

NUMMER 3

'40 ~ '45 TOEN & NU

**DE AANVAL OP
DE ROERDAMMEN
DUINKERKEN**

**PRIJS:
F. 4,95
B. FR. 80,-**

'40~'45 TOEN & NU

Nummer 3

Uitgegeven door Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain
Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road,
Stratford, London E 15 3 JA
Telefoon: 01-534 8833

Voor Nederland: Uitgeverij van
de Erven J. J. Tijl B.V., Blaloweg 20, Zwolle.
Telefoon 05200-10801.

© Copyright 1975

Inhoud Nummer 3

DE AANVAL OP DE ROERDAMMEN 1943

DUINKERKEN

De evacuatie	13
De vernielingen van de bruggen over de Schelde	22

GROTE NAMEN EN OORLOGSFILMS

Luitenant Audie Murphy	28
------------------------	----

WRAKKENBERGING

Bom- en Mijnopruimingsdienst	37
De U-505 buitgemaakt	44

VERZAMELINGEN

Herinneringen aan grote mannen	52
--------------------------------	----

Foto omslag: De Möhnedam in 1975 (H. Euler)
Middenpagina's: een 5.5 inch kanon in actie tegen
doelen die door Spitfires werden opgespoord; 5 juni
1943, Noord-Afrika (IWM)

De uitgever is dank verschuldigd aan de auteurs
en de uitgevers voor de toestemming tot het
opnemen van fragmenten uit de volgende boeken:

The Dam Busters door Humphrey Wynn, herdrukt
met toestemming van het Departement van De-
fensie.

Unexploded Bomb 1958 door majoor A. B. Hart-
ley, Cassell.

The Capture of the U-505 met dank aan het
Museum voor Wetenschap en Industrie, Chicago,
Verenigde Staten.

To Hell and Back door Audie Murphy, Hammond
and Hammond.

Verschijnt per kwartaal

Verkoopprijs Nederland: f 4,95

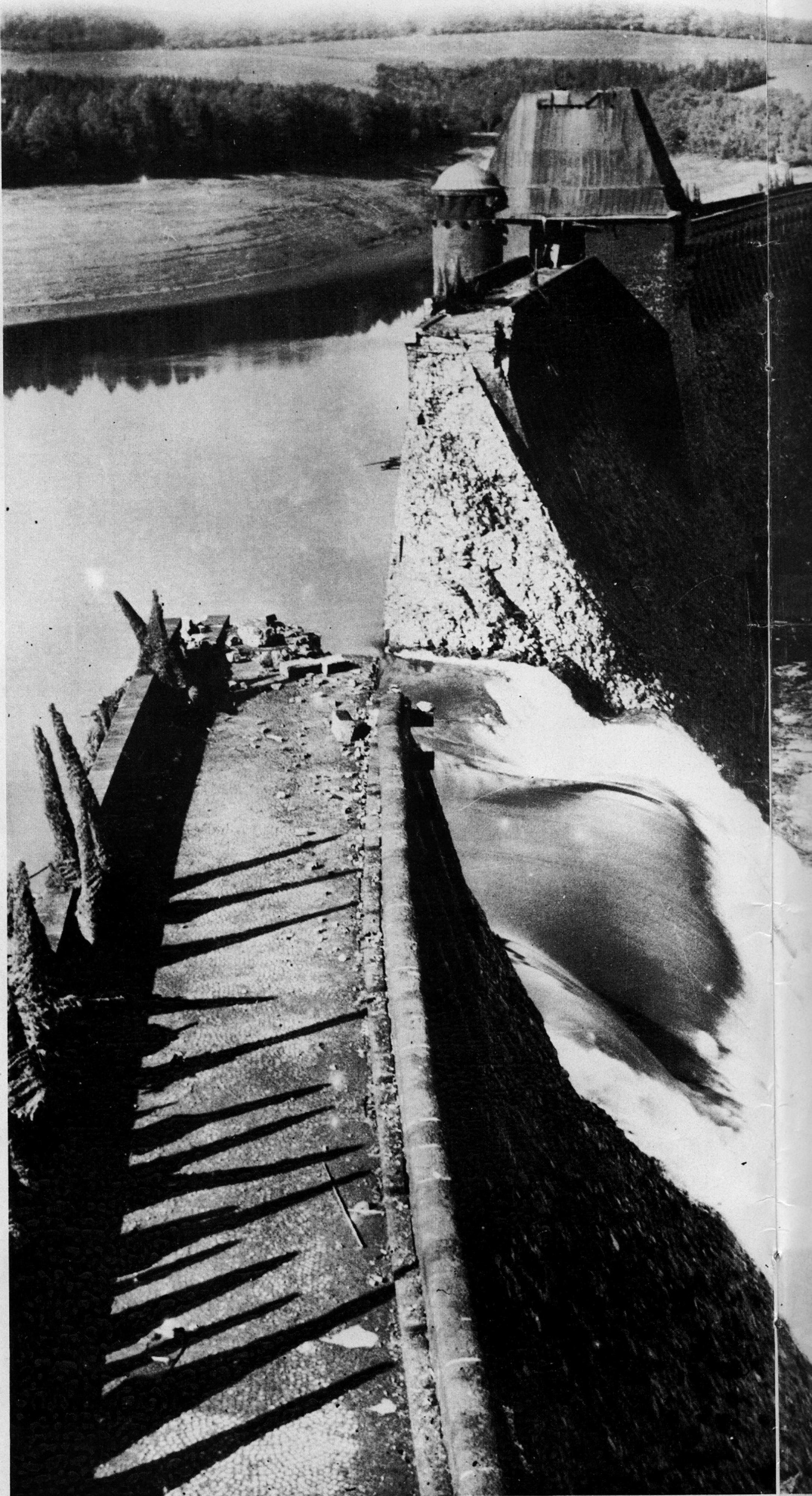
België: B.Frs. 80

'40~'45 TOEN & NU

Mist u een nummer?

Maak f 4,95 + f 1,75 verzend-
kosten over op gironr. 801302
t.n.v. Tijl B.V., Zwolle onder ver-
melding van:

Toen & Nu, nummer



DE AANVAL OP DE ROERDAMMEN

In de historie van het bombardementscommando van de R.A.F. is geen belangrijker datum te vinden dan 16 mei 1943. Op die avond – zwoel, geen wind en een heldere maan – stegen van het vliegveld Scampton 19 speciaal aangepaste Avro Lancasters van het 617e Squadron op om drie dammen ten oosten van het Roergebied te vernietigen. Zij droegen bommen die speciaal voor dit doel waren ontworpen door Sir (toen nog Dr.) Barnes Wallis van de Vickers-Armstrong vliegtuigfabrieken en het succes dat zij hadden is in heel de wereld bekend. Het betekende tevens een keerpunt in de strategie van het bombardementscommando tegen Duitsland; het 's nachts vernietigen van een van tevoren bepaald doel. De actie 'Bommen op de Roerdam', onder welke naam deze aanval bekend is geworden, werd door drie factoren een succes: een geniale ontwerper, een buitengewoon vliegtuig en een bemanning die door haar moed onsterfelijk is geworden.

Vanaf het begin was het 617e geen gewoon squadron. Het squadron werd opgericht met het speciale doel de dammen te vernietigen; het werd geleid door een officier, luitenant-kolonel Guy Gibson, die had bewezen een van de meest excellente bommenwerperpiloten te zijn. Hij koos zelf zijn bemanning uit, allemaal piloten die zeer ervaren waren in nachtelijke operaties boven Duitsland. Ook het grondpersoneel bestond uit zeer ervaren mannen. De hele eenheid bereidde zich met een kalme vastberadenheid voor op de komende moeilijke gebeurtenissen. Want moeilijk zou het worden: drie doelen die alleen maar met een speciale bom konden worden aangevallen,

een bom die alleen 's nachts kon worden gebruikt en dan ook nog maar alleen wanneer de Lancasters erin zouden slagen door de verdediging heen te komen. En dat dan met een bepaalde snelheid en zeer laag vliegend.

Overste Gibson, die voor zijn aandeel in de voorbereiding en de uitvoering van de operatie het Victoria Kruis ontving, verloor op 19 september 1944 tijdens een vlucht boven Nederland het leven. In het boek 'In Zoeklicht en Afweervuur' heeft hij zelf de gehele actie beschreven. Een andere beschrijving van de actie wordt gegeven in de spannende best-seller 'Bommen op de Roerdam' van Paul Brickhill, waarin hij de verrichtingen van het 617e Squadron onder zijn grote commandanten – Gibson, Cheshire, Tait en Fauquier – beschrijft. Wij hadden echter het voorrecht te mogen praten met een van de meest onderscheiden oud-leden van het squadron die wordt beschouwd als de grootste expert op het gebied van het uitvoeren van bombardementsvluchten op geringe hoogte – luitenant-generaal Sir Harold Martin, K.C.B., D.S.O., D.F.C., A.F.C., momenteel lid van de afdeling luchtmacht personeel bij het Ministerie van Defensie.

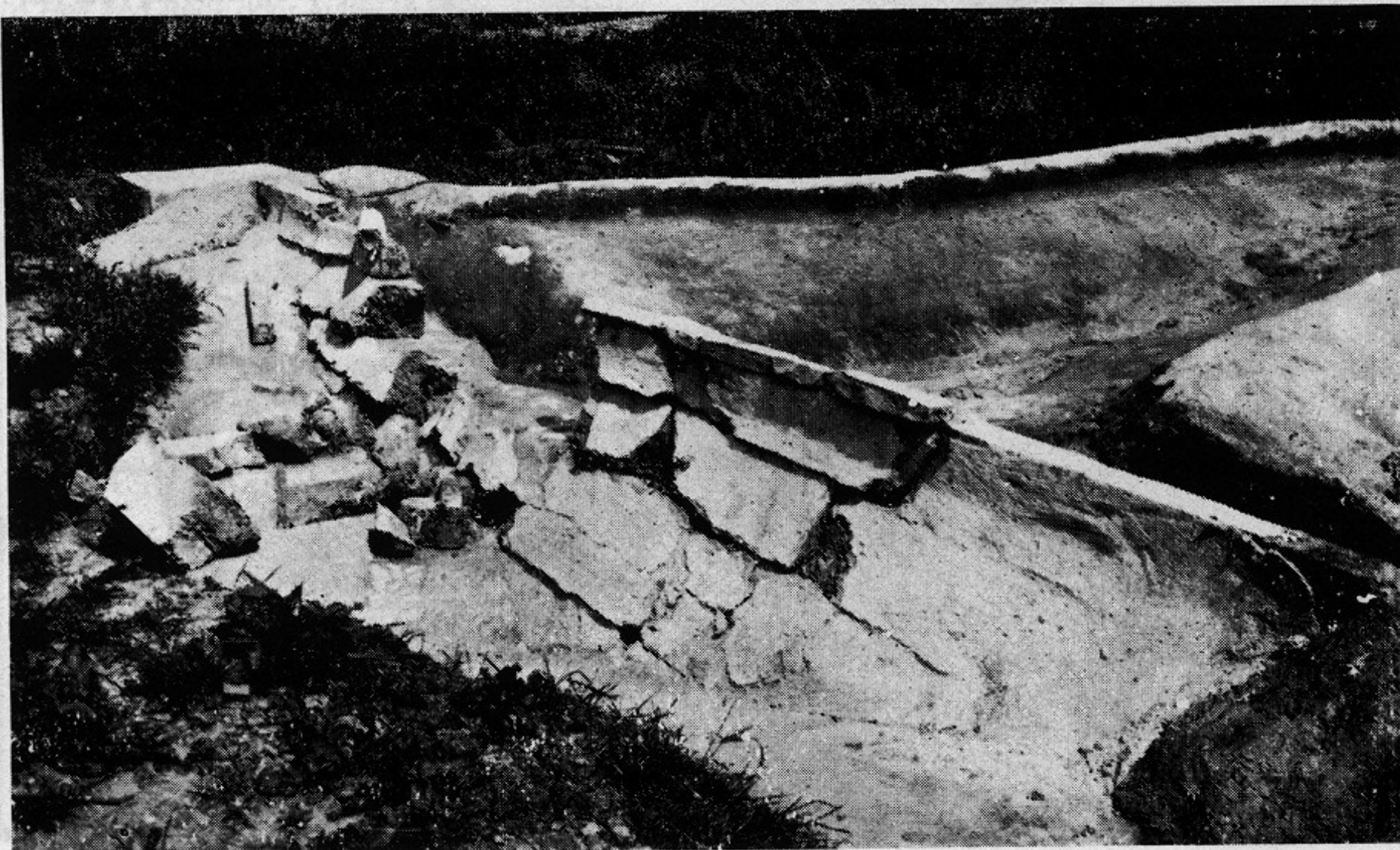
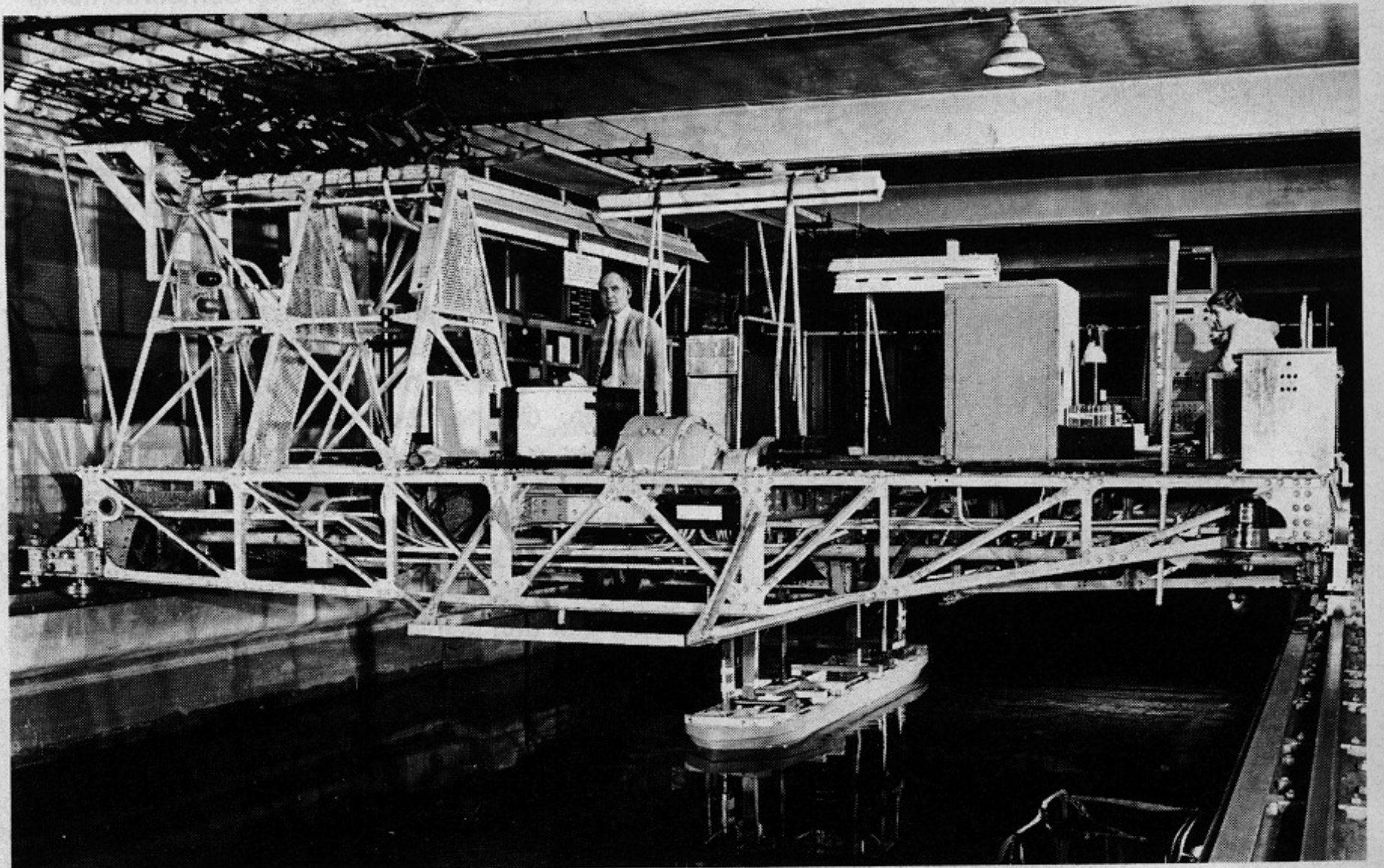
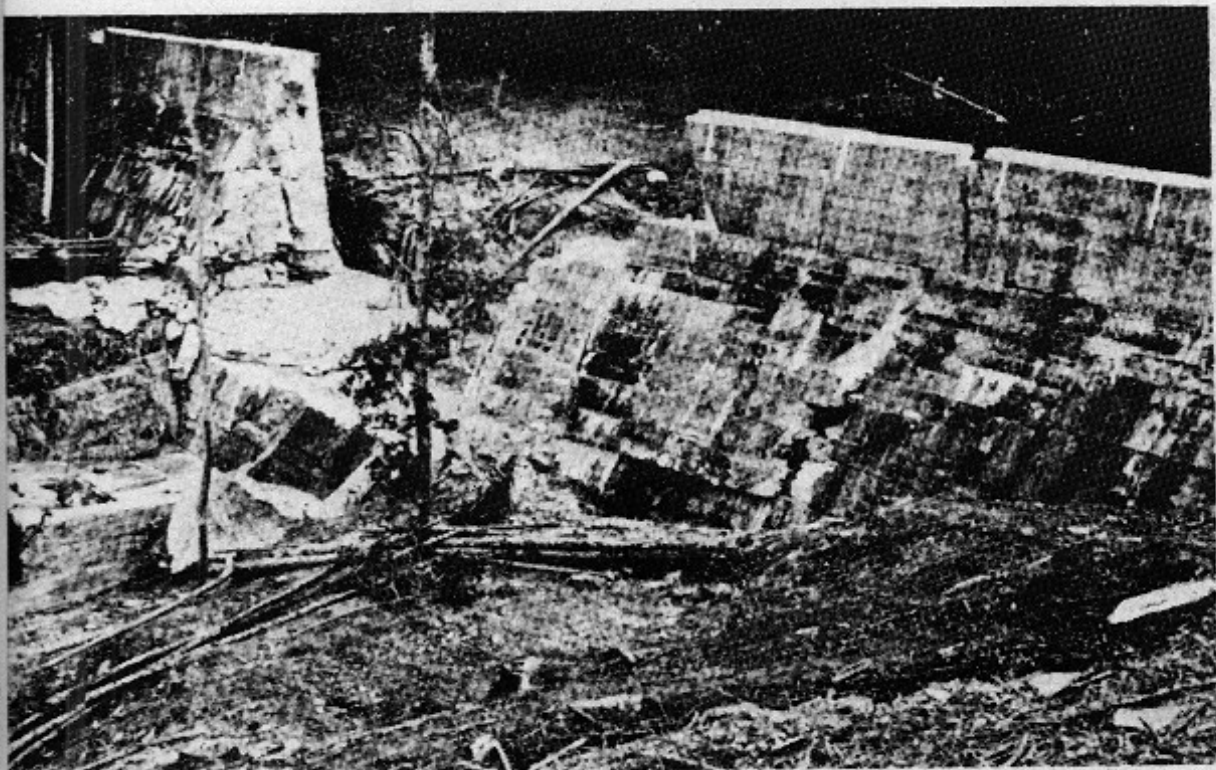
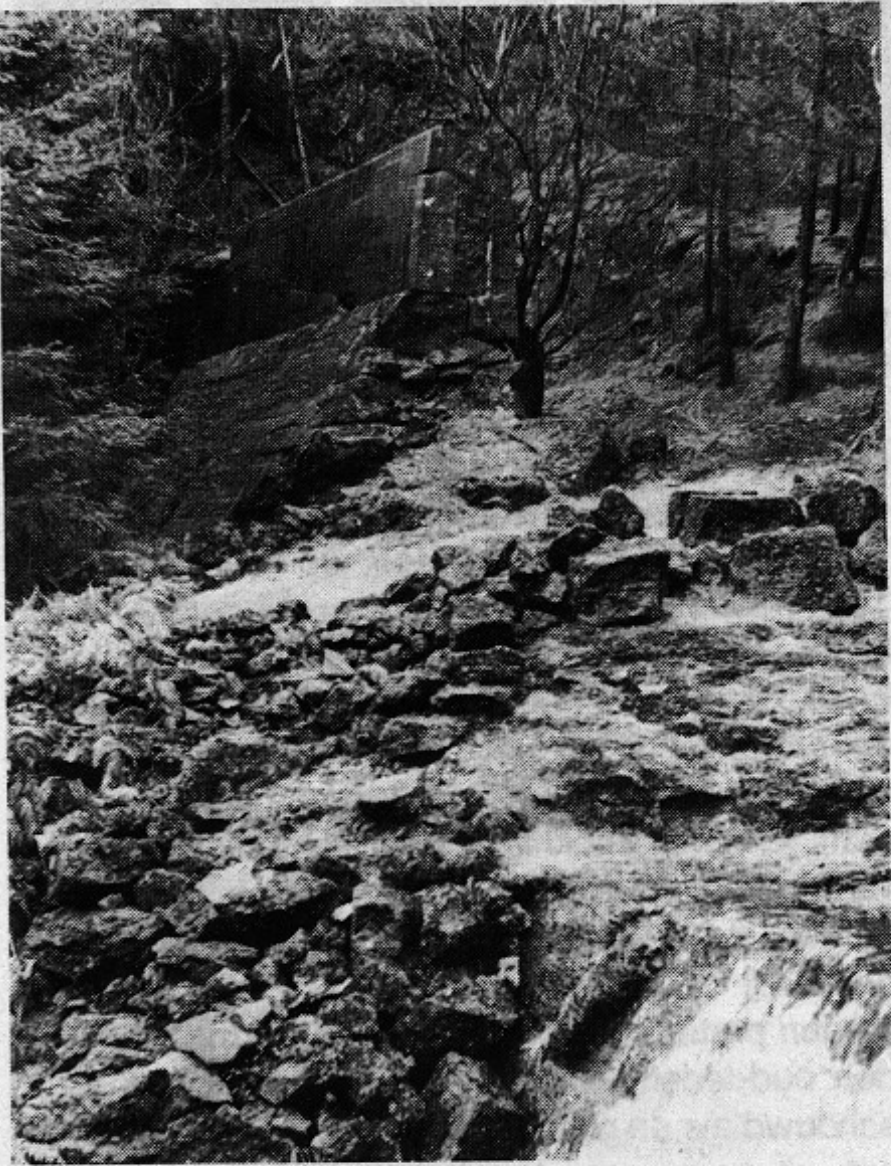
'Micky' Martin, die het 617e tijdelijk commandeerde na het vertrek van Gibson, vloog samen met Gibson en Hopgood in de eerste golf Lancasters tijdens de aanval op de Möhnedam. Hij herinnert zich dertig jaar na de grote actie nog goed hoe het squadron voor deze actie had moeten oefenen. De piloten moesten leren 's nachts op geringe hoogte in formatie te vliegen om ontdekking te voorkomen en niet door de radar te worden

Links: Een foto van de Möhnedam de ochtend na de aanval. De staketsels boven de dam verschenen plotseling op foto's die vlak voor de aanval werden genomen. Men was bang dat de Duitsers lucht hadden gekregen van de aanval; in werkelijkheid was het puur toeval en was het een camouflagemaatregel. **Onder:** Sir Barnes Wallis op het terras van zijn huis (1973), waar hij voor het eerst experimenteerde met zijn idee van een stuiterende bom.

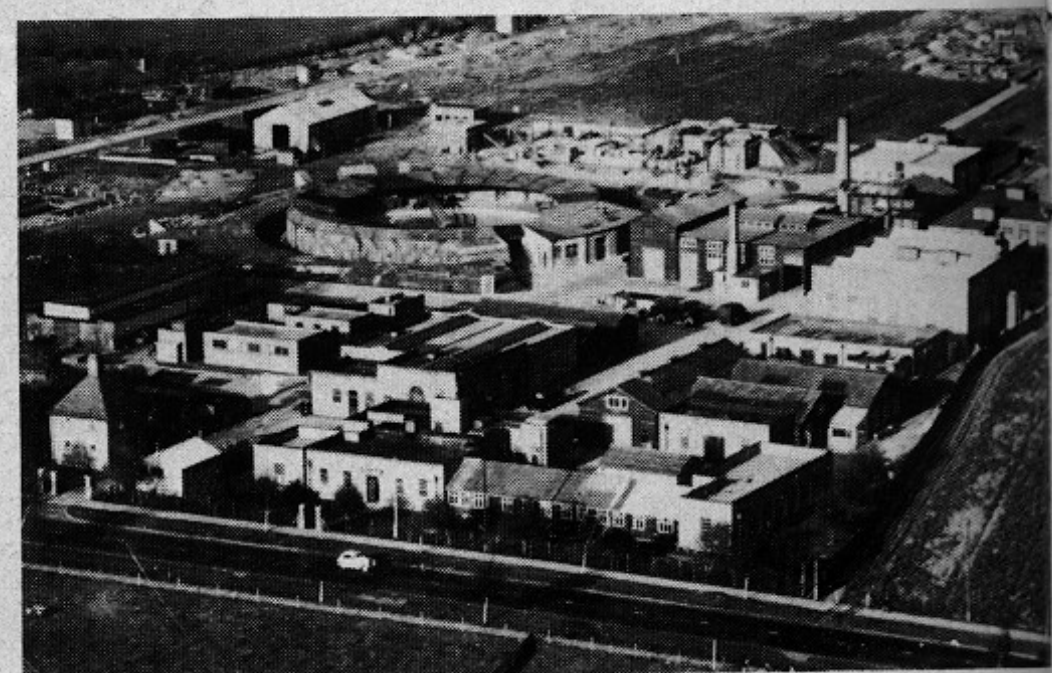


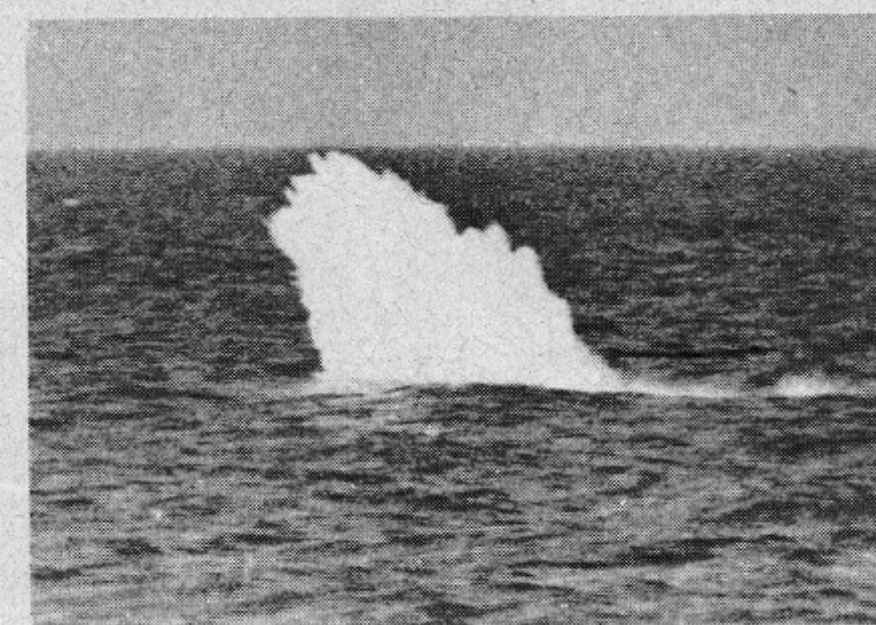


Links: Het Silvermermeer bij Byfleet waar Sir Barnes Wallis zijn theorieën uitprobeerde door kleine houten rollen over het water te catapulteren. Onder: De Burhill Golfclub in Walter-on-Thames die tijdens de oorlog door de technische staf van de Vickers Aircraft Ltd. werd gebruikt. Het kantoor van Sir Barnes Wallis bevond zich op de tweede verdieping. Linksonder: De dam met een schaal van 1:3 in Rhayader in Wales die vernield werd bij experimenten, gefotografeerd in 1973. Sinds 1943 is er amper iets gewijzigd, (zie middelste foto's) de omgevallen bomen liggen zelfs nog op dezelfde plaats.



Boven: Tank no. 2 in het Nationaal Natuurkundig Laboratorium in Teddington dat door Sir Barnes Wallis werd gebruikt (Crown Copyright). Onder: Het Laboratorium voor Wagonderzoek in Harmondsworth in 1946. Hier werden in het beekje op de achtergrond dammetjes met een schaal van 1:30 (foto links) gebouwd om de hoeveelheid en de plaats van de benodigde explosieven te bepalen (Crown Copyright).





Boven: Het strand van Reculver in Kent zoals het er nu uitziet; het werd tijdens de oorlog gebruikt voor experimenten op grote schaal. Diverse bommen stuiterden over de zeewering en bij de dijk kan men nog restanten aantreffen. De R.A.F. blies alle bommen (die met beton gevuld waren) op na de oorlog. Links: Een oefenbom die bij werkzaamheden uit de zee werd opgehaald bij de zeewering.

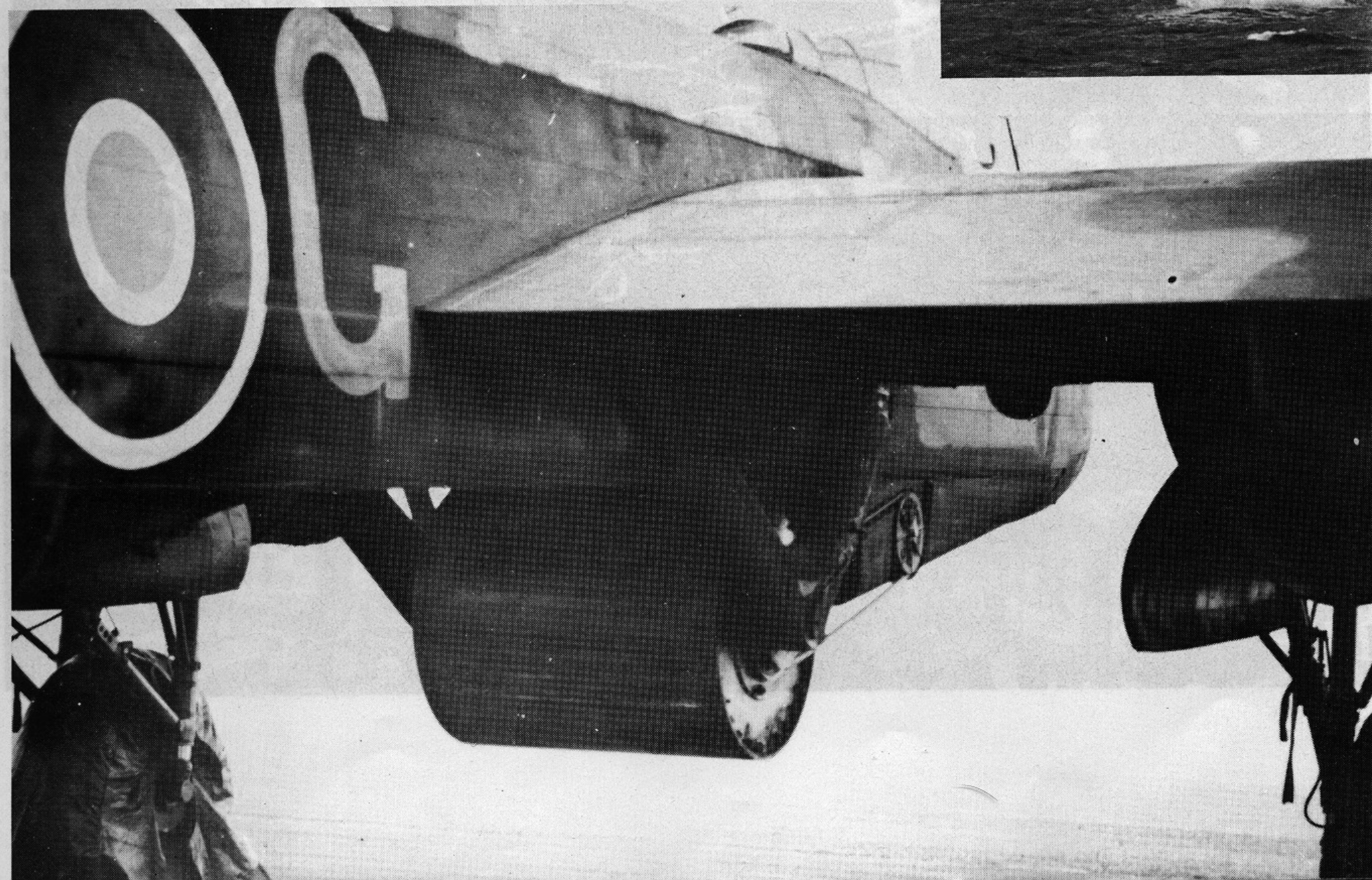
opgespoord. In het begin vlogen ze afzonderlijk op een hoogte van 200 meter boven Engeland met een Engels of een Schots meer als doel, waarbij hun latere aanvliegroete over Nederland naar Duitsland werd nagebootst. Hierna moesten ze op enkele tientallen meters hoogte leren vliegen. Vervolgens deden ze dezelfde oefeningen met twee vliegtuigen tegelijk; nog later werden deze oefeningen 's nachts gedaan. (Normaal gesproken werden de waarnemingsposten en de eenheden luchtafweergeschut in Engeland op de hoogte gebracht van hun voorgenomen route maar toch werden er op een bepaald moment bijna twee vliegtuigen van het 617e door de marine neergeschoten).

'Boven een hoogte van 2100 meter was zwaar afweergeschut', vertelt Martin, 'en beneden die hoogte tot 900 meter hadden wij te maken met nachtjagers. Tot een hoogte van 1200 meter vormde het lichte afweergeschut een probleem. Beneden een hoogte van 60 meter is het erg

moeilijk om een laagvliegend vliegtuig te horen aankomen terwijl het nog moeilijker is voor een eenheid luchtafweergeschut – vooropgesteld dat ze ons hoorden aankomen – om met succes op ons te kunnen schieten.'

Voor een perfecte uitvoering van de actie was het noodzakelijk om een exact juiste koers te vliegen. (Tijdens de actie vloog de eerste formatie Lancasters een poosje een verkeerde koers die zij na een controle direct weer kon herstellen). Een paar bomrichters plakten de kaarten achter elkaar op een rol om het kaartlezen gemakkelijker te maken. Voor wat betreft het vliegen zelf vertelt Martin dat het allerbelangrijkste was 'om zo laag mogelijk te vliegen maar toch ruimte over te houden om plotseling opdoemende obstakels te vermijden.' Hij vloog zelf altijd met zo weinig mogelijk licht in de cockpit om 'nachtblindheid' te voorkomen. Hij herinnert zich hoe vuil, zout en dode insecten zich af en toe op het windscherm ophoopten, waardoor piloten een dode 'kever' soms aanzagen voor een obstakel. Wanneer je echter voortdurend met je

Rechts: Een serie foto's van de experimenten (British Aircraft Corporation). **Onder:** De bom aan het toestel van Guy Gibson voor de aanval (Crown Copyright via Brian Goulding).

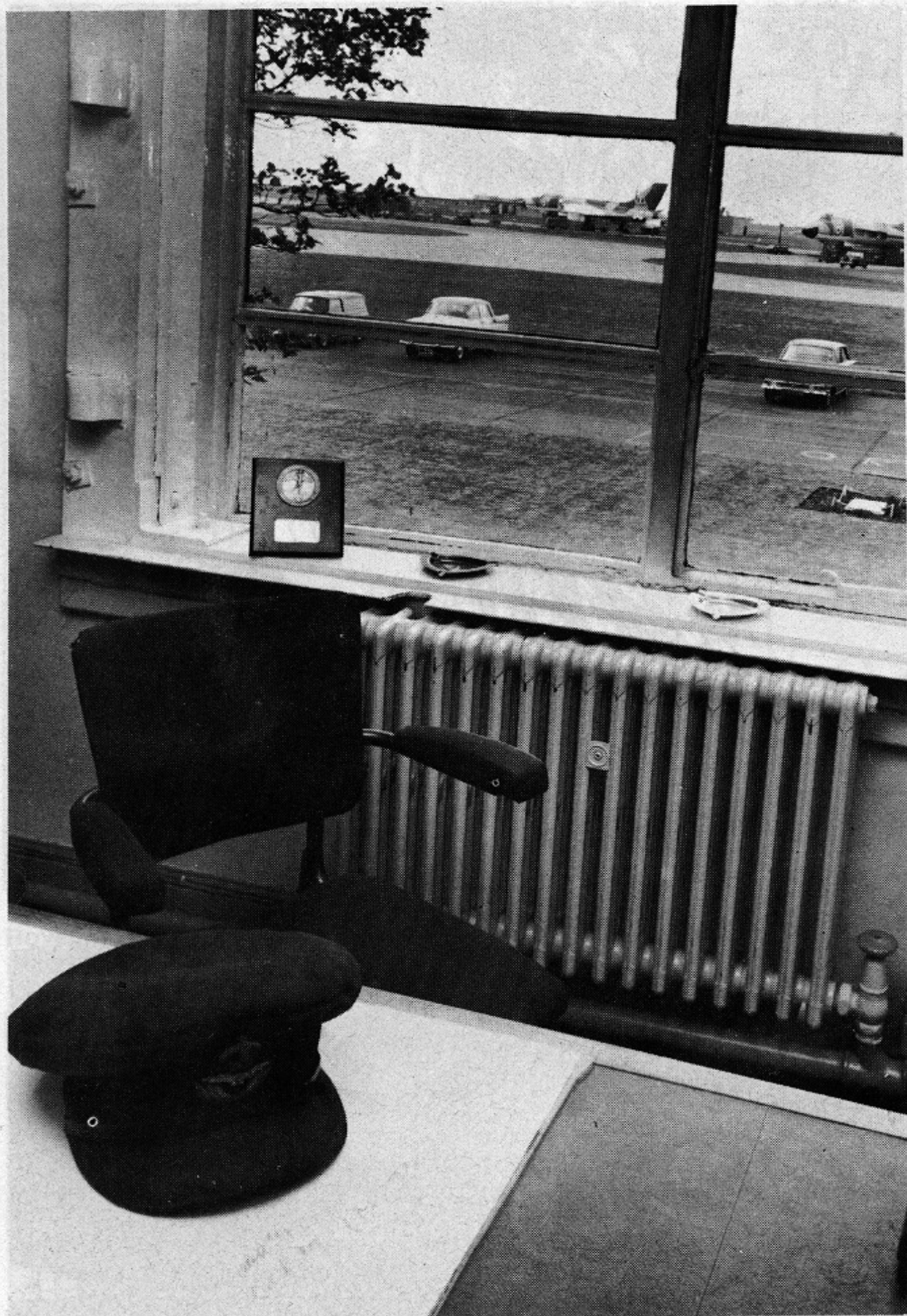




Boven: Het Derwentmeer in de Midlands was een van de vele meren die voor oefenvluchten werden gebruikt (Aerofilms). Onder: Een van de

modellen (deze is van de Möhnesee) die bij de 'briefings' werden gebruikt. De dam bevindt zich rechtsonder op de foto.





Links: Het kantoor van Guy Gibson op de R.A.F.-basis Scampton met zijn pet op het bureau. Buiten, het graf van Nigger, zijn hond, die op de dag van de aanval werd overreden. Vulcan bommenwerpers van het 617e Squadron nemen de plaats in van de Lancasters (617e Squadron). Boven: De zoon van de uitgever bij het graf. Onder: De poort van de basis waar Nigger op 16 mei 1943 werd overreden.



Boven: Een officiersverblijf op de basis Scampton. Onder: Het gebouw op de basis waar de laatste 'briefing' werd gegeven. Let op de vage camouflagesporen op de muren. Rechts onder: In deze kamer vond de 'briefing' plaats op de middag van 15 mei 1943; nu is het een eetzaal.

hoofd heen en weer ging, 'bewogen de insecten op het windscherm zich heen en weer terwijl de obstakels voor het vliegtuig stil leken te staan.' Het kwam erop neer dat de piloten ten slotte de obstakels die niet bewogen, trachtten te ontwijken. Deze vliegtechniek werd door het 617e voortdurend geoefend en vervolmaakt. Voor de bommenrichters werd een speciaal hulpmiddel ontworpen. Het was gebaseerd op het feit dat men de onderlinge afstanden tussen de torens op de dam over de Möhne en de Eder precies kende. Wanneer die torens in een bepaalde hoek stonden ten opzichte van de bommenrichter dan was men op het punt aangekomen waar de bom moest worden losgelaten. De afstand tot de dam bedroeg dan 400 meter. De bom moest vanaf een hoogte van 20 meter onder een bepaalde hoek worden losgelaten. Hiertoe had men twee schijnwerpers onder het vliegtuig gemonteerd; deze waren zo gericht dat zij op het wateroppervlak een acht vormden wanneer het vliegtuig op de juiste hoogte



vloog.

De actie vergde niet alleen een zeer gedegen training voor het navigeren en het vliegen, maar ook een enorme moed om dwars door de vijandelijke verdedigingsgordels te vliegen die bij de dammen waren aangebracht. (Een van de navigatoren tijdens de actie, de heer H. S. Hobday, D.F.C., vertelt dat hij zich nog steeds niet kan



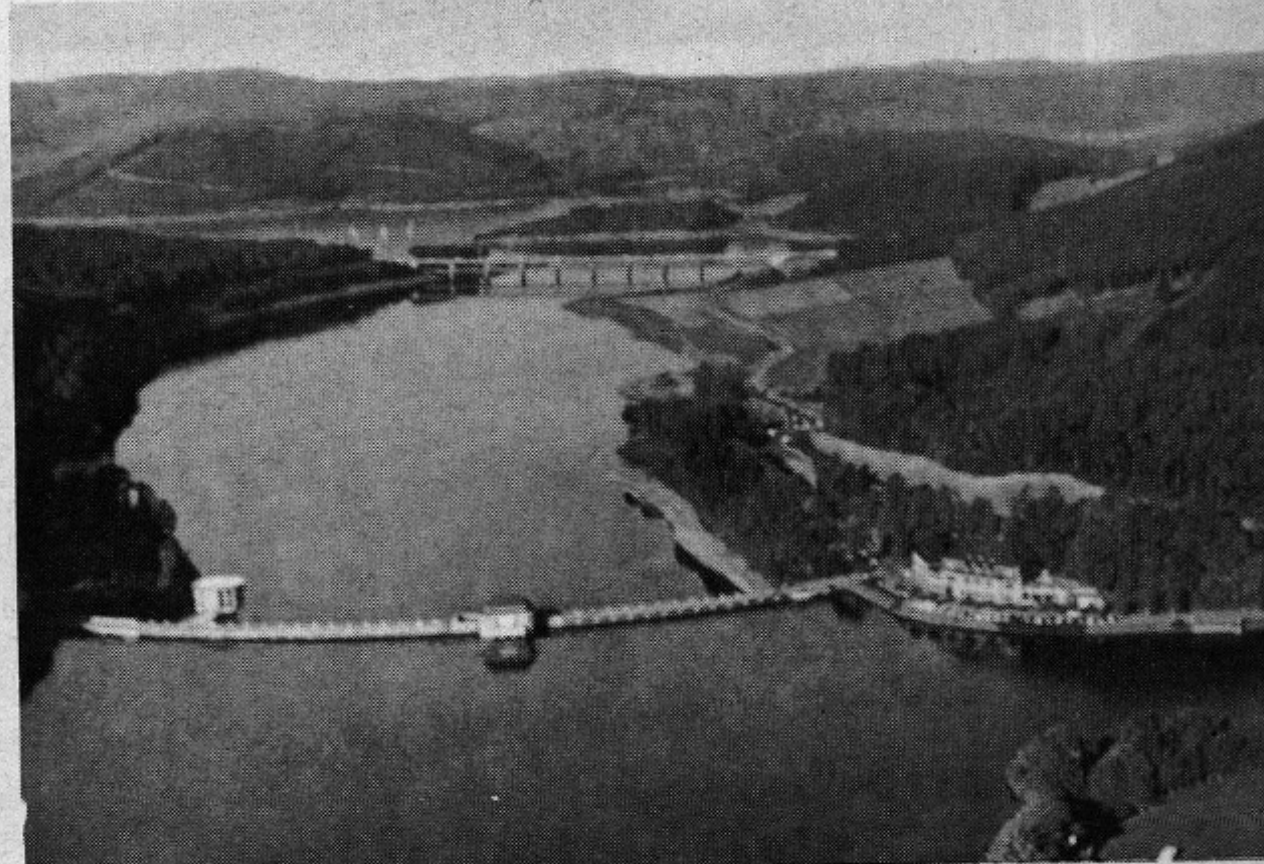
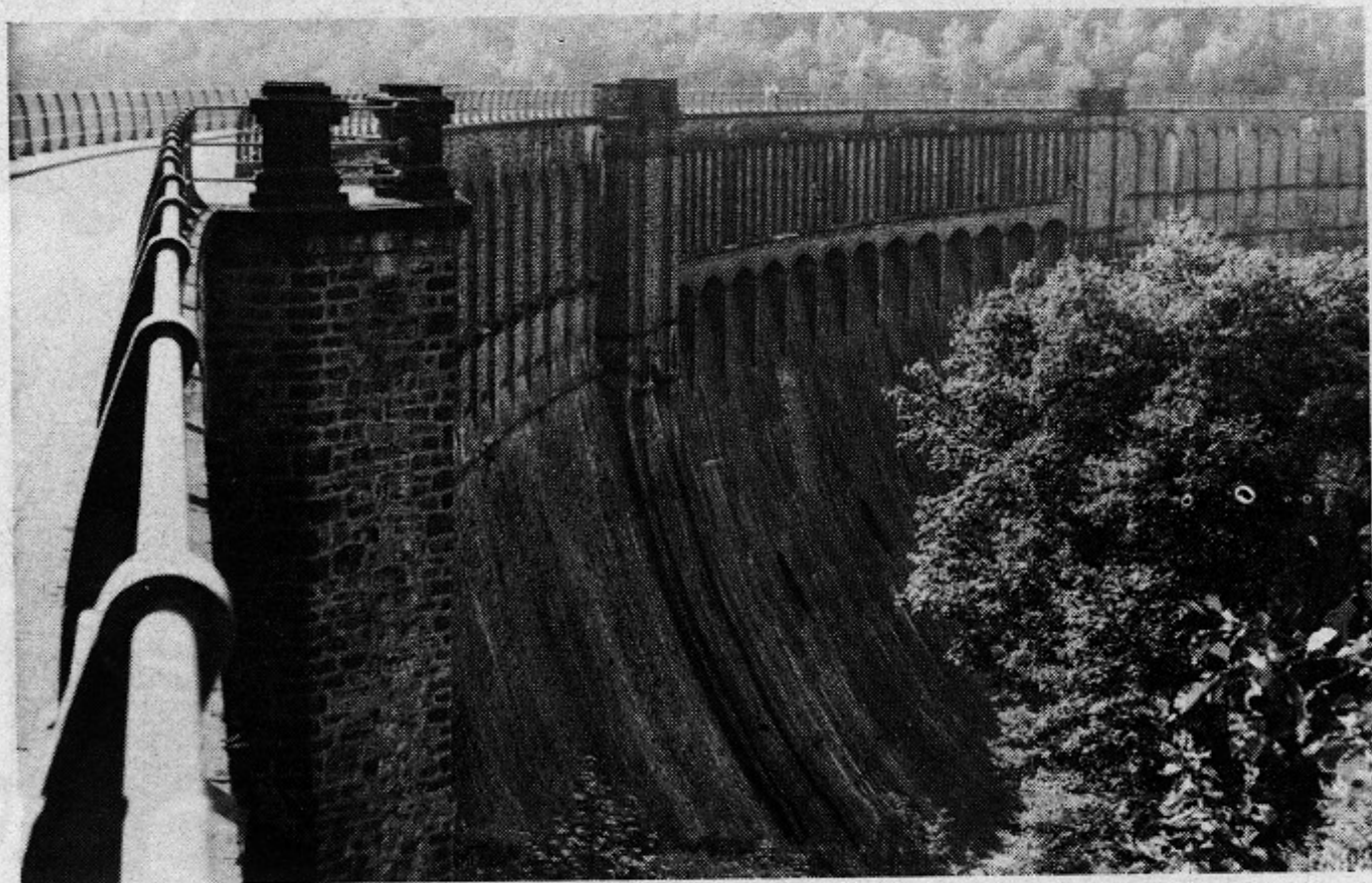
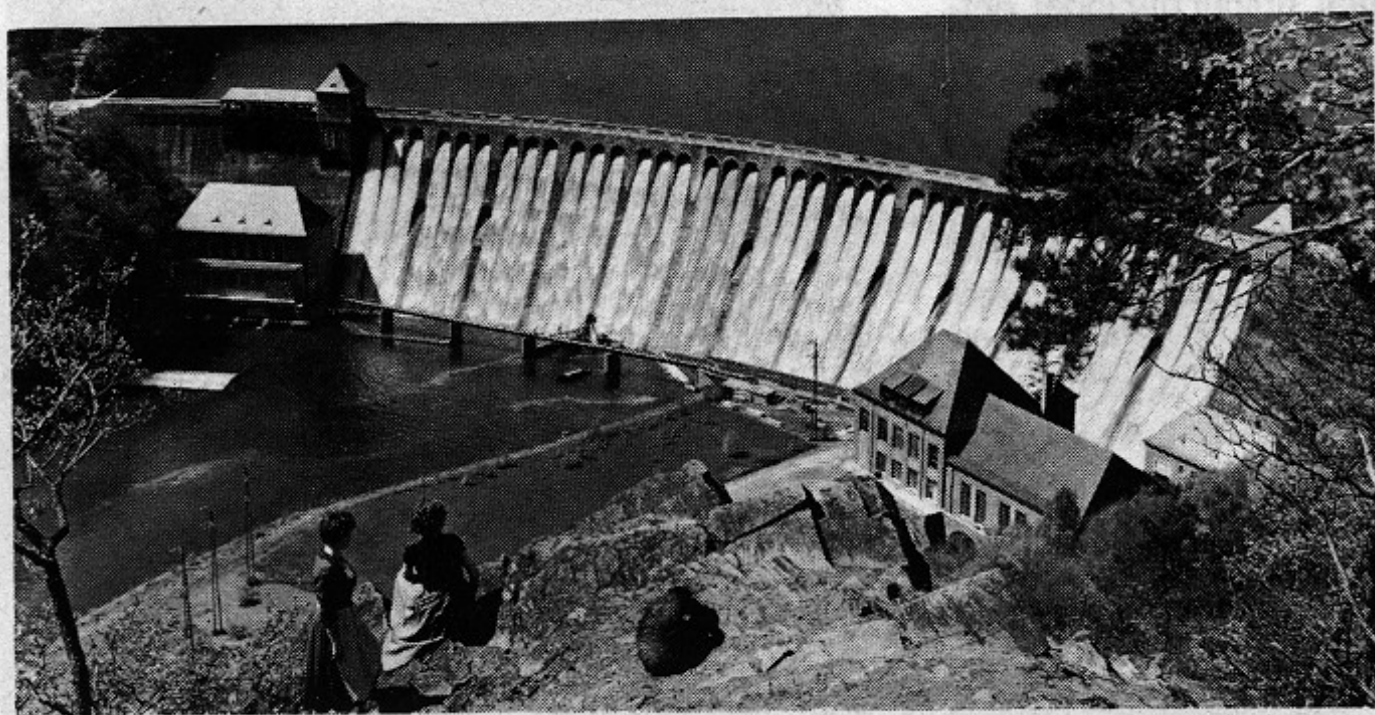
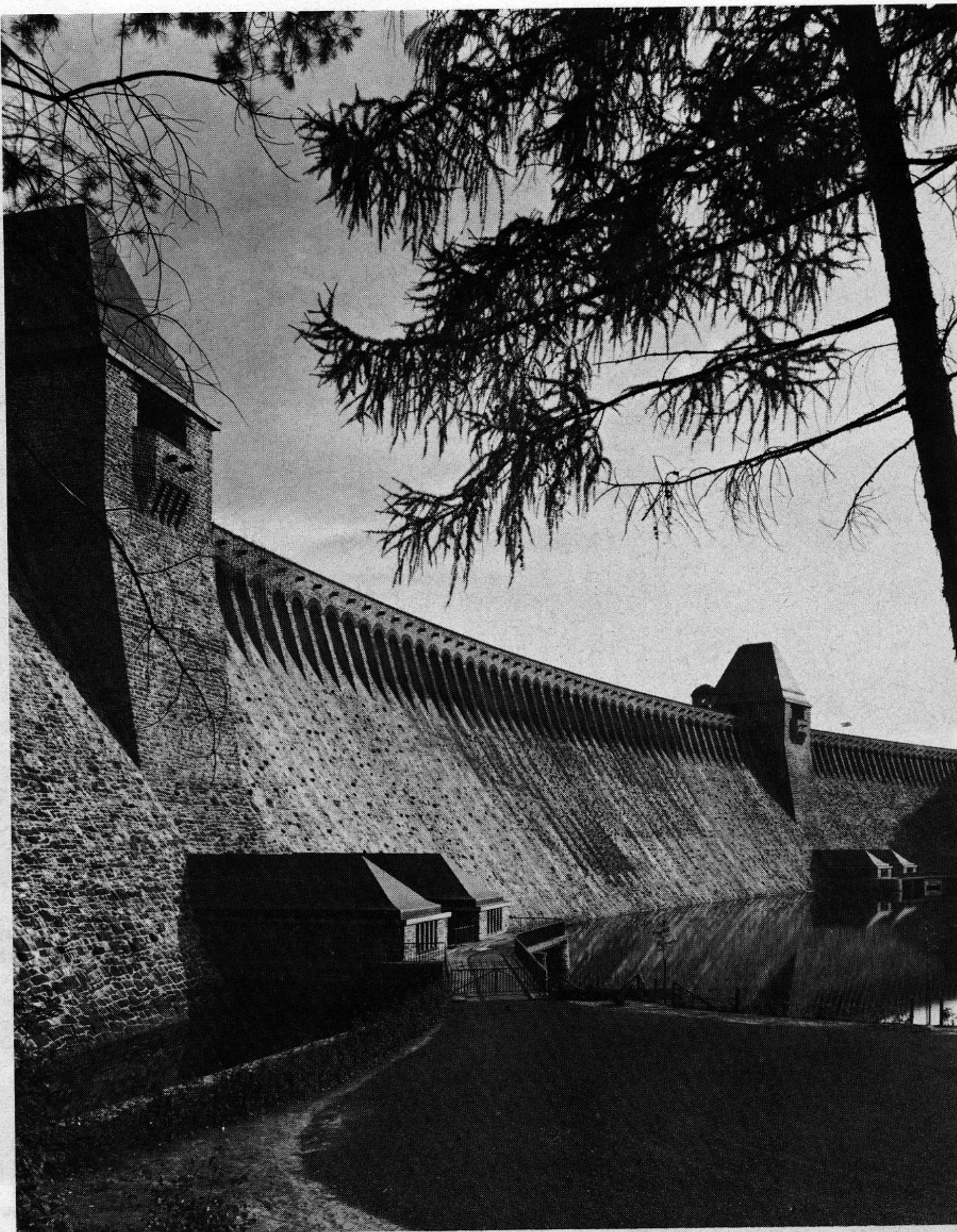
indenken hoe hij zo nuchter het logboek had kunnen bijhouden terwijl het rondom het toestel zo spookte. De route boven het vasteland werd gevormd door zig-zag routes van ongeveer 25 kilometer met gemakkelijk herkenbare punten om de plaatsen waar het lichte afweergeschut was, te omzeilen; daar kwam nog bij dat er die nacht helemaal geen andere vluchten vanuit Engeland werden uitgevoerd zodat Gibson 'een behoorlijke tijd nodig had om bij het doel te komen'. Zware training, scherp vliegen, exacte navigatie. Wat valt er over het toestel en de bom te vertellen?

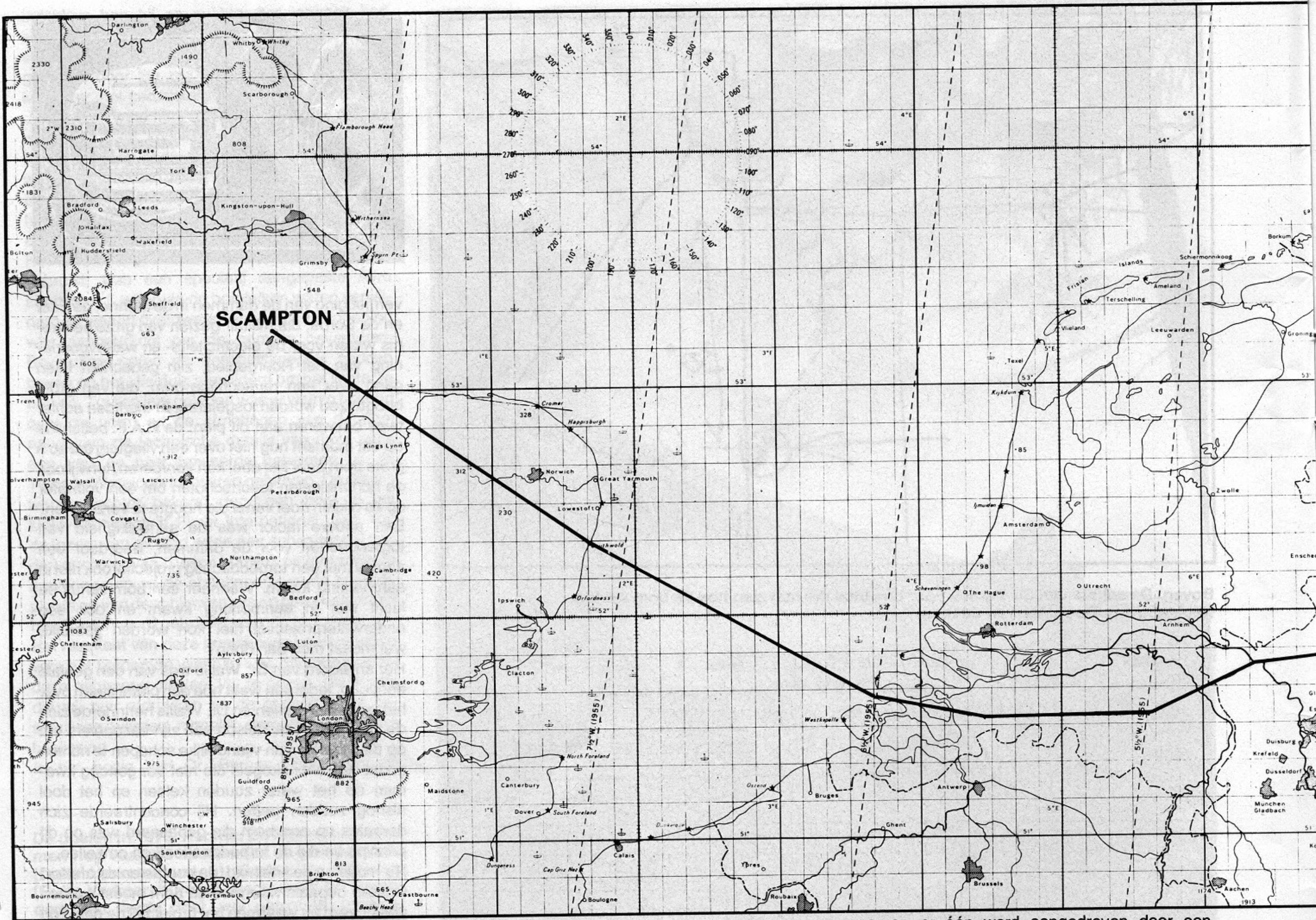
Het toestel dat door het 617e Squadron werd gebruikt, was een speciaal aangepaste Avro Lancaster 1, waarvan de bomluiken waren verwijderd en waarin overdwars een V-vormige opening was aangebracht om de bom te bevestigen. Bovendien waren de geschutskoepels midden boven op het vliegtuig verwijderd om het lichter te maken. Tot tien jaar geleden was er weinig bekend over de vorm en de afmetingen van de bom aangezien de technische details van deze actie een van de best bewaarde geheimen uit de Tweede Wereldoorlog waren gebleven. De details werden echter bekend door een brief in het luchtvaarttijdschrift Flight International. Een van de lezers van dit blad wilde een schaalmodel van de Lancaster van Gibson bouwen en informeerde naar de vorm en de afmetingen van de bom, de plaatsing van de schijnwerpers en hoe de bom aan het draaien werd gebracht voor de lancering.

Het resultaat van deze hernieuwde belangstelling voor het beroemde vliegtuig was dat men besloot deze gegevens officieel vrij te geven. De schets die wij hier afdrukken en de onderstaande beschrijving werden mogelijk gemaakt door deze beslissing.

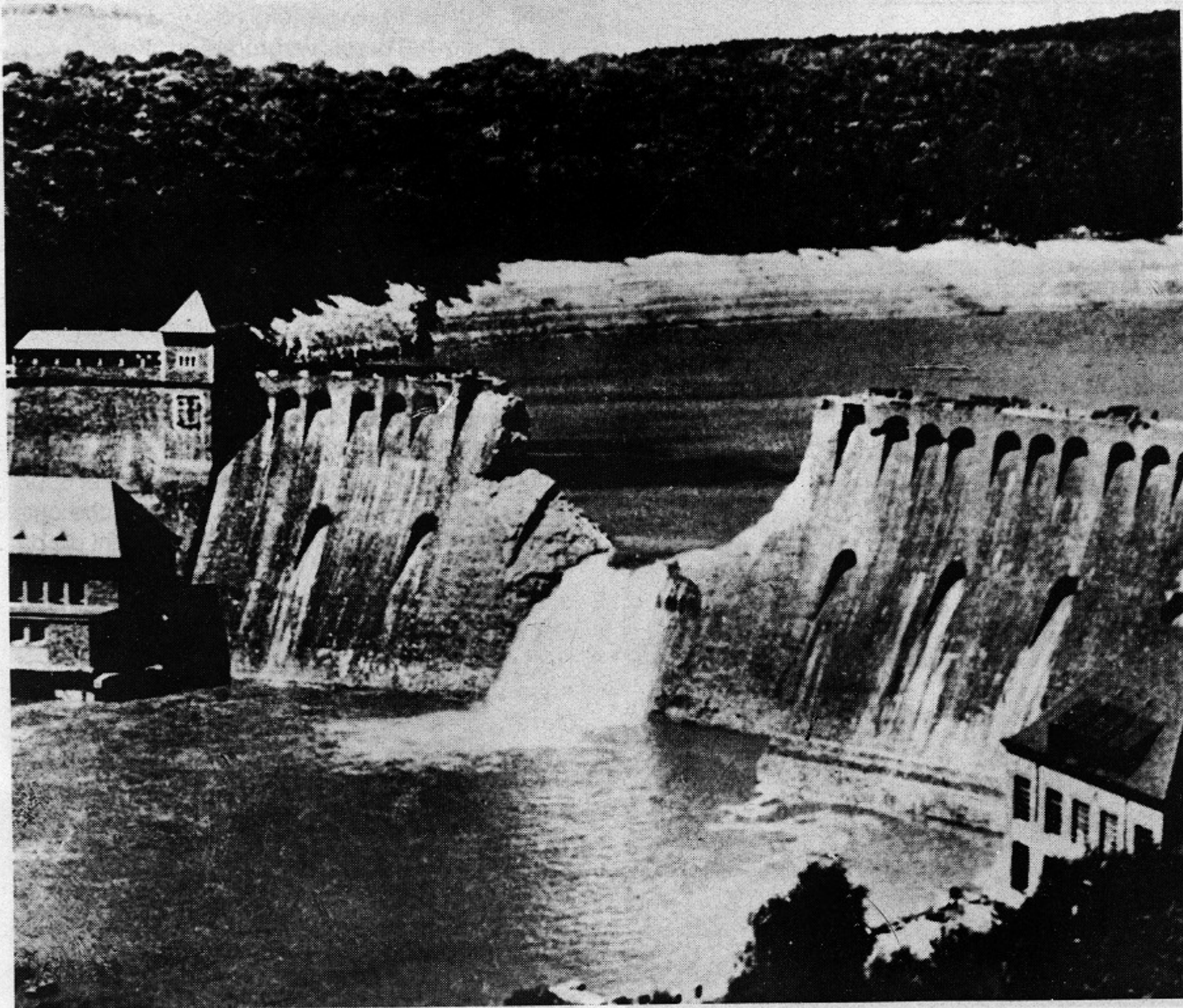
In het begin had Dr. Barnes Wallis voor de

De doelen in 1975. Rechts: De Möhnedam waar men nog vaag de sporen van de bres kan zien (Duits Verkeersbureau). Onder: De Ederdam (Duits Verkeersbureau). Daarnaast: De Sorpedam; het derde doel, wel getroffen, maar er ontstond geen bres. Linksonder: De Ennepedam; een dam voor een drinkwaterreservoir, wel aangevallen maar niet beschadigd. Rechtsonder: De Listerdam; niet beschadigd (Jos Grobbel).



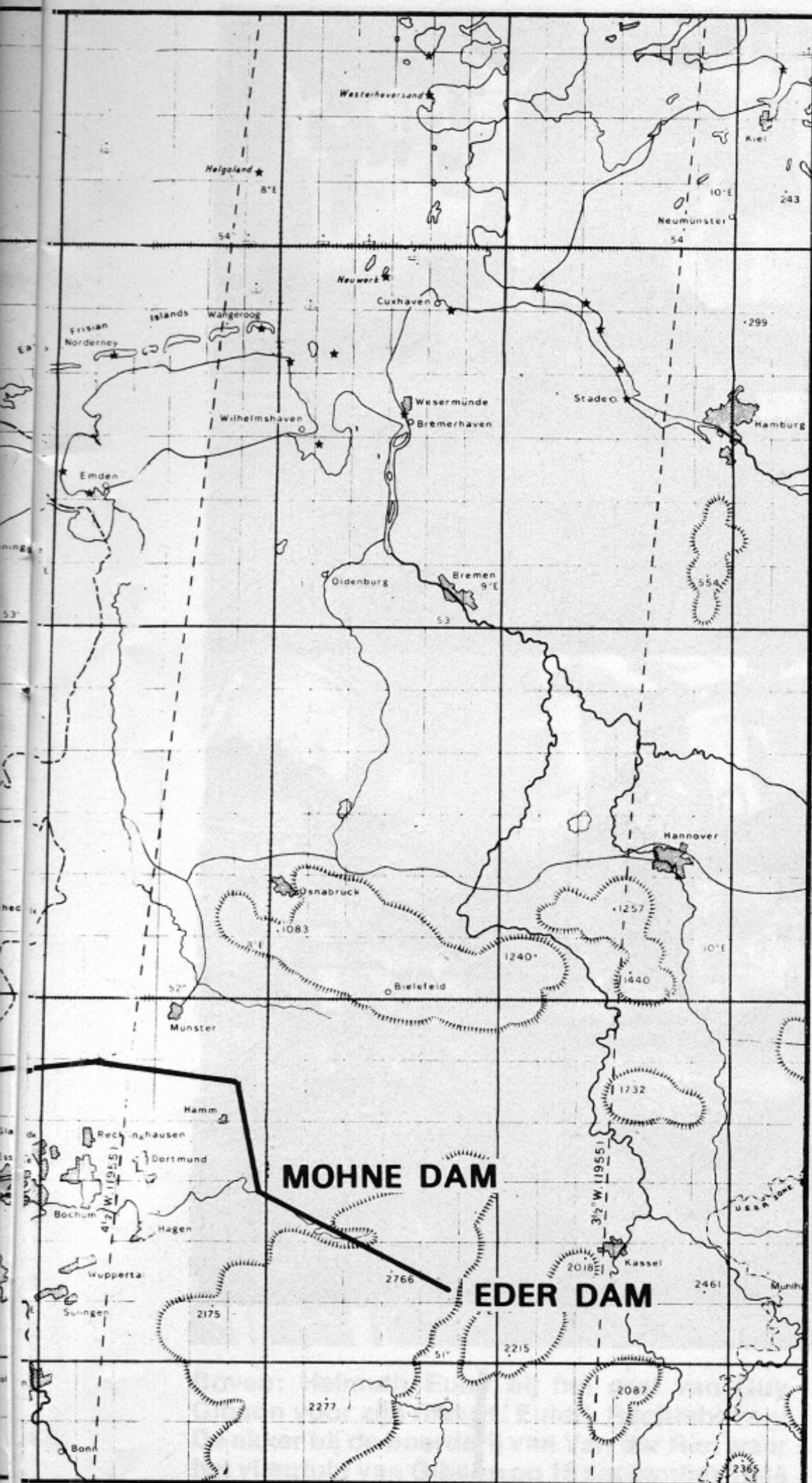


De kaart toont de route van het vliegtuig van Gibson om zwaar luchtafweergeschut boven Nederland en Duitsland te vermijden. Onder: De Ederdam na de aanval met de twee generatorhuizen Hemfuth 1 en 2 (H. Euler). Een vergelijking met de foto op pagina 6 leert dat tijdens de herbouw van de dam de spuigaten op de plaats van de bres niet meer werden aangebracht.



waarvan er één werd aangedreven door een Vickers Steering hydraulische motor en een ketting.

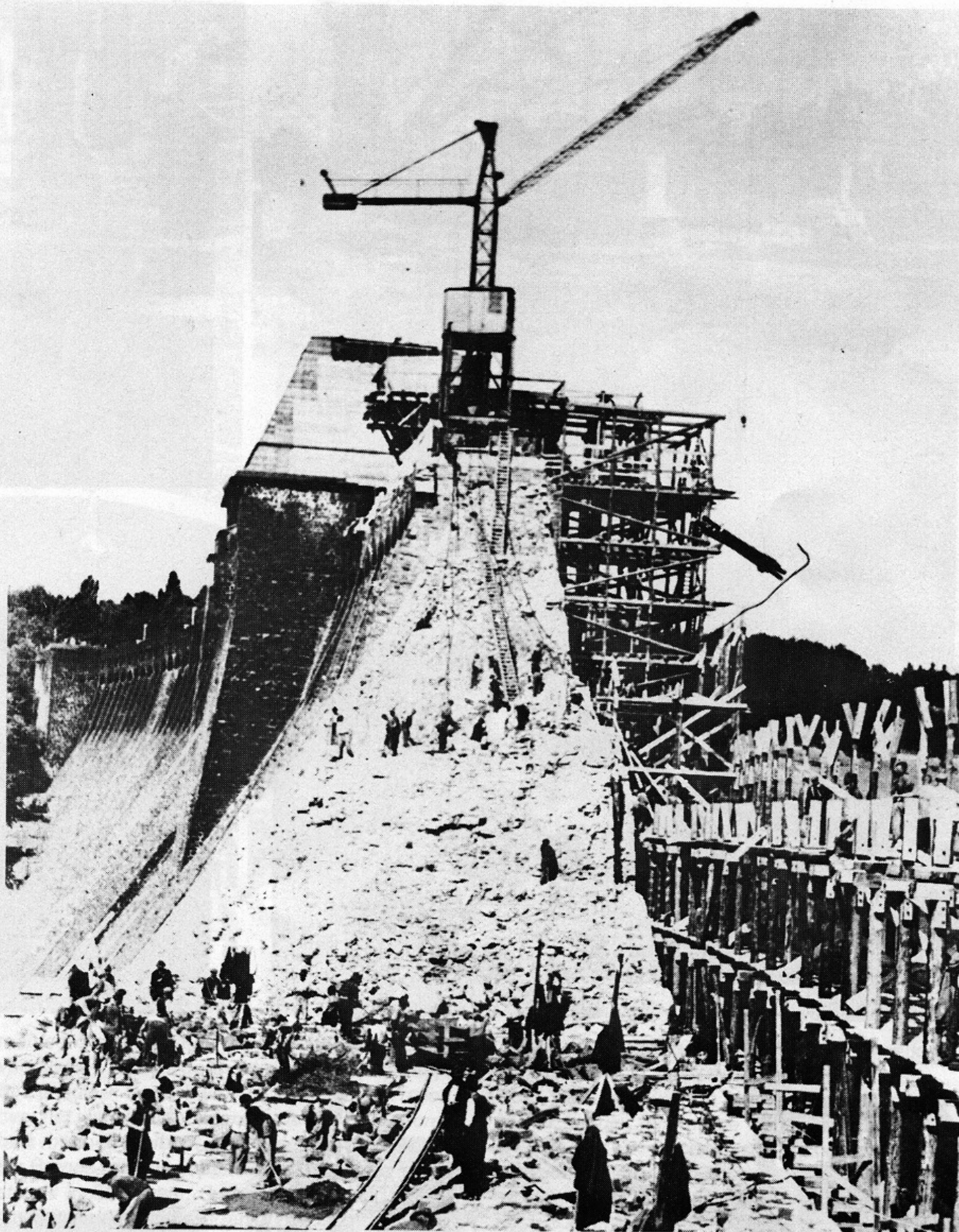
Deze motor, die de bom de roterende beweging moest geven, was in het bomluik, net voor de draagsteunen, gemonteerd; de motor werd ongeveer tien minuten voordat de bom zou worden afgeworpen, radiografisch gestart. Tijdens het aanvliegen hield de navigator de piloot voortdurend op de hoogte van de vlieghoogte met behulp van de twee onder het vliegtuig gemonteerde schijnwerpers, de mecaniciens controleerde de snelheid (400 km per uur) en de bommenrichter lanceerde de bom. Diverse bemanningen oefenden het afgooien van deze bommen en de heer Hobday vertelde, 'Ik... kan mij nog zeer goed herinneren hoe onze oefenbom bij Reculver over het water stuitte'. Reculver ligt aan de noordkust van Kent tussen Herne Bay en Birchington en werd als oefenplaats gebruikt voor het afgooien van de bommen en voor de laagvlieg-oefeningen. Het duurde een hele tijd voordat het idee van Dr. Barnes Wallis werd geaccepteerd; toen men hem na de scènes in de film 'The Dam Busters', waarin hij voortdurend met moeilijk te overtuigen regeringsfunctionarissen discussieerde, vroeg of deze scènes niet te overdreven waren, moet hij opgemerkt hebben: 'U heeft nog maar de helft gezien'. De vooruitzichten voor een succesvolle aanval waren het best wanneer het water achter de dammen het hoogste punt zou hebben bereikt; normaal was dat in mei. Verder hadden de bemanningen van de vliegtuigen een heldere maannacht nodig om hun aanval in zo'n moeilijk terrein met enige kans van slagen te kunnen uitvoeren. De meest gunstige datum was dan ook de nacht van 16 op 17 mei; en wanneer men zich realiseert dat de definitieve goedkeuring van het plan pas eind februari werd gegeven, begrijpt men pas onder wat voor een enorme druk de ontwer-



pers, de bouwers en de bemanningen hebben moeten werken. Er werd letterlijk dag en nacht gewerkt.

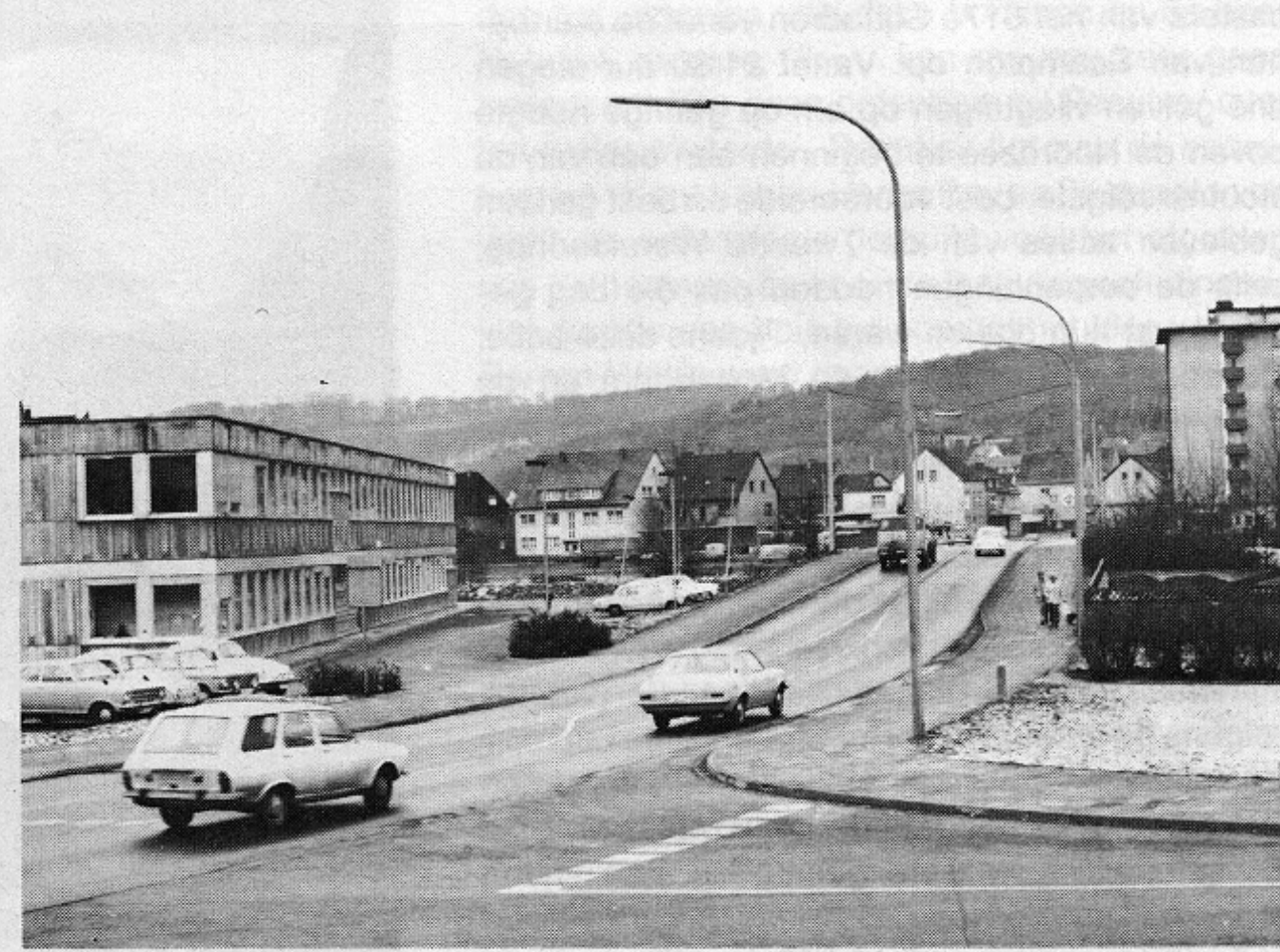
De bommen (in totaal een serie van 50) werden door de Vickers-Armstrong fabrieken in Barrow gemaakt; Vickers maakte de ophangingen en de aanpassingen aan de Lancasters werden gedeeltelijk door Vickers en Avro uitgevoerd. Vickers maakte daarbij gebruik van de hangars op Farnborough. De Lancasters kwamen uit de ED-serie en op zaterdag 15 mei 1943 werd het 20e toestel in Scampton afgeleverd. Dit toestel, de ED825, werd niet gebruikt voor de aanval.

Op zaterdagavond 16 mei stegen negentien Lancasters van het 617e Squadron vanaf de startbanen van Scampton op. Vanaf 21.30 uur stegen drie golven vliegtuigen op om op geringe hoogte boven de Noordzee te beginnen aan een van de stoutmoedigste, best voorbereide en best geheim gebleven acties van de Tweede Wereldoorlog; zelfs de bemanningen hadden pas die dag gehoord wat hun doelen waren. Tijdens deze actie, die succesvol verliep – de Mohnedam en de Ederdam werden vernietigd terwijl de Sorpedam, een aarden wal, met de laatste bom werd beschadigd – gingen acht vliegtuigen verloren, zes vliegtuigen werden onderweg neergeschoten terwijl de andere twee bij de dammen naar beneden werden gehaald. De verliezen aan mensen en materiaal in deze magnifieke operatie (waarbij volgens de auteurs van 'Het Strategische Luchtoffensief Tegen Duitsland 1939-45' een volkomen nieuwe vorm van bombarderen, zowel in precisie als in effectiviteit, werd geïntroduceerd) waren zoals gezegd erg hoog. En toen Dr. Wallis na de oorlog een prijs van £ 10.000 werd toegekend voor zijn activiteiten tijdens de oorlog, schonk hij het hele bedrag aan een stichting van de R.A.F. die zich bezighield met de opvoeding van kinderen van omgekomen R.A.F.-mensen.



Boven: De Mohnedam wordt hersteld. Op de noordelijke toren werd luchtafweergeschut geplaatst. Albert Speer klaarde het karwei in vier maanden met behulp van 7000 arbeiders (H. Euler). Onder: De blootgelegde turbinepijpen van het krachtstation bij de Mohnedam (H. Euler).





Deze vergelijkende foto's werden in 1973 door Helmuth Euler genomen. De linkerfoto's laten de door de watervloed veroorzaakte schade zien. Eerste rij: De verkeersbrug bij Wickede, 16 kilometer van de Möhnedam.

Tweede rij: Frondenberg, 24 kilometer. Derde rij: Het station van Niederense, 5 kilometer. Onderste rij: De verkeersbrug van Neheim-Husten, 8 kilometer van de dam.



Boven: Helmuth Euler bij het graf van Guy Gibson voor zijn film (H. Euler). Rechtsboven: De akker bij de boerderij van Van der Riet waar het vliegtuig van Gibson op 19 september 1944 neerstortte (J. Mulder). Onder: Een propellor van het vliegtuig van Hopgood die bij de kazerne van het Duitse afweergeschut bij de Möhnedam naar beneden viel. Het vliegtuig stortte neer bij Ostonnen (H. Euler). Rechtsonder: Het graf van Gibson en Warwick in Steenberg, Nederland.

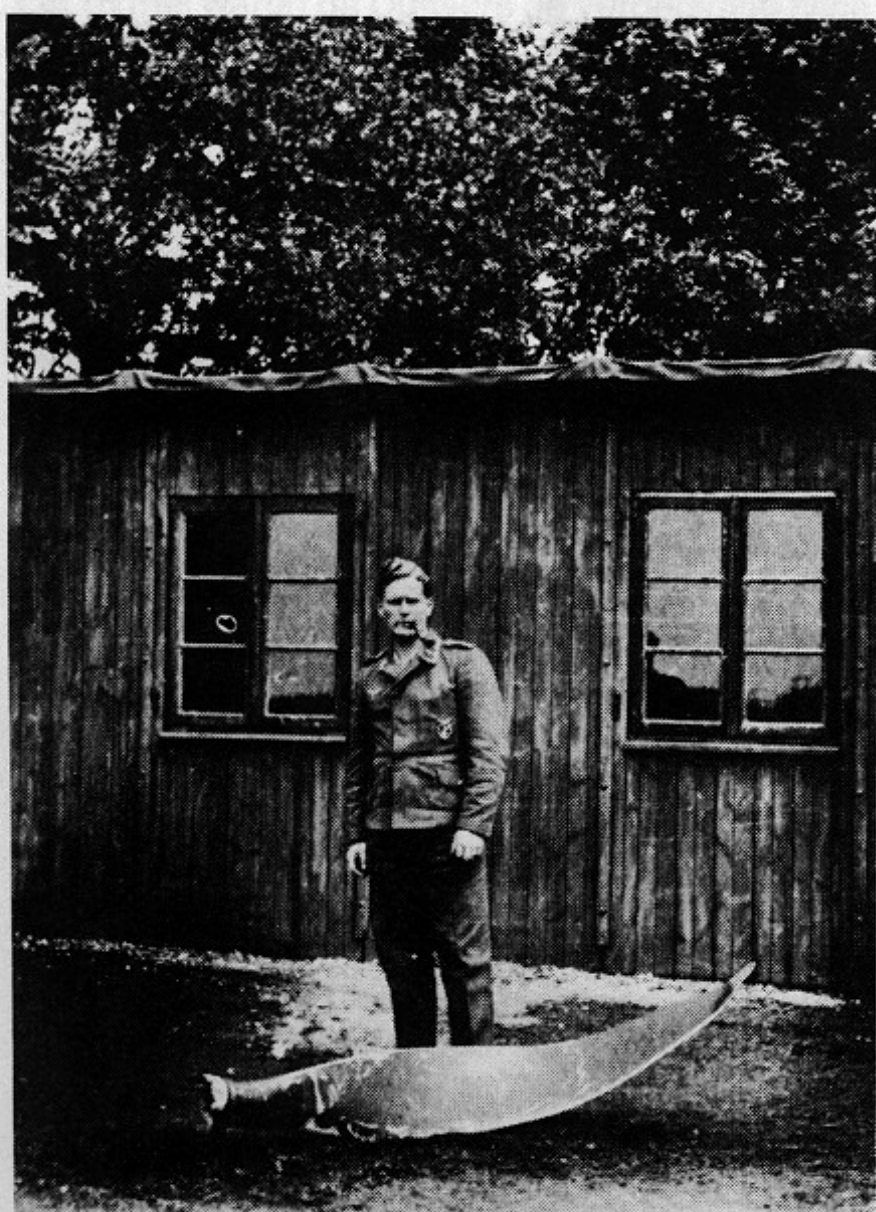
Voordat Wallis, nu Sir Barnes Wallis, met de serieuze experimenten begon in tank no 2 van het Nationaal Natuurkundig Laboratorium in Teddington, had hij eerst thuis op zijn terras geëxperi-

menteerd met knikkers, die de bommen moesten voorstellen. Daarna gebruikte hij een klein meertje bij zijn huis in Surrey, waar hij kleine houten rollen over het water catapulteerde, die door zijn secretaris met een roeiboot weer werden opgehaald. Sir Barnes, die nu gepensioneerd is, woont nog steeds in Effingham, Surrey, waar hij zijn eerste experimenten deed. Ondanks zijn pensionering is hij nog steeds actief betrokken bij het ontwerpen en plannen van luchtvaartprojecten. Bij zijn proefnemingen gebruikte Sir Barnes ook dammetjes van één meter hoog in een beekje bij het oude Laboratorium voor Wegonderzoek in Hammondswoth. Tweehonderd gram geligniet werd van verschillende afstanden op het dammetje gelanceerd, waarbij men tot de ontdekking kwam dat de lading onder water tegen de dam

moest exploderen omdat het water de uitwerking van de explosie versterkte.

Toen deze proeven op kleine schaal succesvol bleken te zijn, herinnerde Sir Richard V. Southwell, een lid van de commissie die belast was met de voorbereiding van de aanval op de dammen, zich een niet meer in gebruik zijnde dam bij Rhayader in Wales. De Birmingham Corporation, die de eigenaar van de dam was, gaf toestemming om de dam voor de proeven te gebruiken. De proef slaagde volledig en onze foto op pagina 2, die wij in 1973 maakten, laat zien hoe de brokstukken nog aanwezig zijn.

Op het strand bij Reculver liggen nog vijftien oefenbommen en er bestaan plannen om een aantal van deze bommen te bergen voor musea. De meeste bommen liggen onder water maar een



drietal bommen bevindt zich vlak bij de zeewering in de waterkering.

In Scampton is de oorspronkelijke 'briefing room' in een eetzaal veranderd — een gedenkplaque herinnert aan de historische rol die deze ruimte speelde. Het kantoor van Guy Gibson wordt niet meer gebruikt en op zijn bureau ligt nu nog steeds zijn pet. Het kantoor kijkt uit op het graf van Nigger, zijn zwarte labrador, die op de dag van de actie op tragische manier voor de poort van het vliegveld werd overreden. Guy Gibson regelde dat zijn hond 's nachts voor zijn kantoor zou worden begraven op het moment dat hij zijn aanval op de dammen uitvoerde.

De morgen na de actie bezocht minister Albert Speer de dammen na de alarmerende berichten die waren binnengekomen.

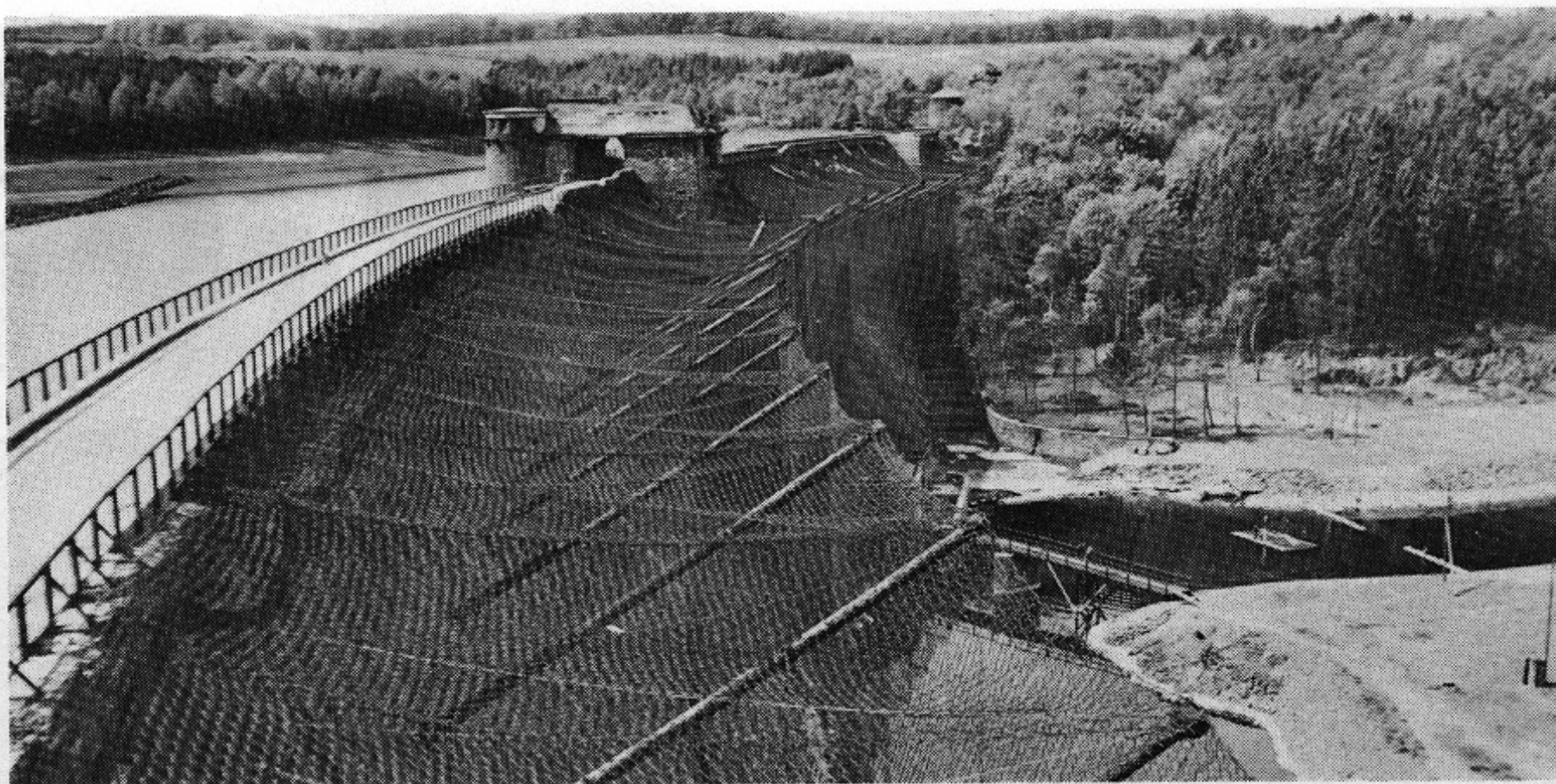
Nadat hij de puinhopen vanuit de lucht had gezien, landde hij op het vliegveld Werl, waarna hij naar de Möhnedam reed. Albert Speer vertelt hoe de elektriciteitscentrale aan de voet van de verbrokkelde dam als van de aarde was weggevaagd.

Hij ontbood dadelijk experts uit heel Duitsland, die de elektrische installatie moesten herstellen en liet de benodigde motoren uit andere fabrieken komen zodat de industrieën in het Roergebied binnen een paar weken weer van water zouden kunnen worden voorzien. Speer zond persoonlijk een rapport naar Hitler, die de documenten behield.

Speer gaf opdracht om zeventuizend arbeiders van de Atlantik Wall over te plaatsen naar de Möhne- en de Ederdam om de herstelwerkzaamheden op gang te brengen. Het werd een race tegen de tijd omdat in de herfst de regen zou inzetten en de waterreservoirs gevuld moesten zijn om de stroomvoorziening in de volgende zomer te kunnen garanderen. Op 23 september 1943, drie maanden na de aanval, waren de dammen gerepareerd.

Albert Speer zegt nu dat hij nooit heeft kunnen begrijpen waarom de andere dammen in de buurt die voor elektriciteitsopwekking werden gebruikt, ook niet werden aangevallen en waarom de Ederdam als aanvalsdoel werd uitgekozen. Deze dam werd niet gebruikt voor de wapenindustrieën in het Roergebied maar had alleen tot doel om in de zomermaanden het water in de Weser en het Midlandkanaal op peil te houden waardoor scheepvaart mogelijk bleef. En waarom werden tijdens de opbouwwerkzaamheden met de kwetsbare houten steigers geen aanvallen gedaan om herstel te beletten? Hij vindt dat de kans op een ontwrichting van de Duitse industrie op lange termijn hierdoor verloren is gegaan.

De herstelde breuk in de Möhnedam kan men nu nog zien maar het krachtstation aan de voet van



de dam is geheel vernieuwd en het dal achter de dam is net als bij de Ederdam vredig bouwland. Albert Speer bezocht een dag na de actie ook de aarden Sorpedam, die 72 miljoen kubieke meter water tegenhield, en die als derde aanvalsdoel op de lijst van de Geallieerden stond. Speer vertelt dat de bres in deze dam net onder de waterspiegel geslagen was waardoor de dam het hield. Waarschijnlijk was de afwijkende vorm en bouw van deze dam er de oorzaak van dat de uitwerking van de bommen, die speciaal voor de betonnen Möhne- en Ederdammen waren ontworpen, minder was geweest.

Voor zijn aandeel in de actie kreeg Guy Gibson het Victoria Kruis (in totaal werden er 33 onderscheidingen uitgereikt). Kort na de acties werd Gibson uit de frontdienst gehaald. Samen met Winston Churchill maakte hij een tournee door de Verenigde Staten. Aangezien hij een bureaufunctie in het geheel niet ambieerde, maakte hij het zijn superieuren zo lastig, dat hij op 19 september 1944 nog een keer als vlieger in actie mocht komen. De Mosquito KB 267 AZ-E van Gibson was een van de negen Mosquito's die door het 627e Squadron werden gebruikt. Na een aanval op een verbindingscentrum bij Rheydt begon Gibson om 21.53 uur aan de terugreis naar Engeland. Om 22.38 uur stortte zijn vliegtuig, nadat het waarschijnlijk door afweervuur was getroffen, brandend neer bij de boerderij van de heer Van der Riet in Steenbergen, Noord-Brabant. De heer Van der Riet, die toen nog een kleine jongen was, herinnert zich hoe de Duitsers binnen een half uur het hele gebied rondom het wrak hadden afgezet. De volgende morgen vond de vader van de heer Van der Riet de portefeuille van Guy Gibson waardoor de piloot kon worden geïdentificeerd.

Guy Gibson werd samen met zijn navigator, J. B. Warwick, in een eenvoudige kist door de dorpsbewoners begraven op het plaatselijke rooms-katholieke kerkhofje. De dorpsbewoners wilden hen plechtig ter aarde bestellen; de Duitse commandant verbood dat echter en gaf opdracht hen binnen een uur te begraven.

Het graf bevindt zich nu nog steeds in Steenbergen en elk jaar worden er door de dorpsbewoners bloemen gelegd ter nagedachtenis aan de daden van Gibson.

Helmuth Euler, een Duitse fotograaf, is waarschijnlijk een van de meest gezaghebbende autoriteiten in Duitsland op het gebied van de aanvallen op de Roerdammen. In 1963 maakte hij een documentaire film van tien minuten voor de Westduitse televisie ter gelegenheid van de twintigste verjaardag van deze actie. Vanaf 1948 heeft hij materiaal verzameld en hij heeft nu een archief van 2000 foto's van bijvoorbeeld alleen al de Möhnedam, bandopnamen van gesprekken met meer dan 200 ooggetuigen alsmede een Duitse 16mm-film die tijdens de actie door een onbekende Duitse soldaat werd gemaakt en die voorzien is van originele geluidsbanden van deze actie.

Als enthousiast filmer bereidde hij een film van twee uur voor, die zou worden vertoond op de dertigste verjaardag van de actie. De titel was 'Geheime rampen'. De film werd zo genoemd omdat zowel de bom in Engeland als de toegebrachte schade in Duitsland toentertijd geheim waren gehouden.

In mei 1973 werd de film 'The Dam Busters' voor het eerst op de Duitse televisie vertoond, terwijl de film van de heer Euler, die kort daarna te zien was en die de vorm van een nuchter feitenrelaas had, de Duitse toeschouwers verraste omdat nog nooit eerder zulke beelden van verwoestingen in Duitsland te aanschouwen waren geweest.

Euler spoorde de Duitser op die het vliegtuig van Hopgood neerschoot, hij vond de plaatsen van de neergestorte vliegtuigen en hij kwam ook in contact met de commandant van het Russische krijgsgevangenenkamp waar 700 gevangenen verdronken door de vloedgolf van de verwoeste dammen. Hij zegt dat twee van de vliegtuigen van Gibson hoogspanningskabels raakten en dat slechts twee mannen van de 56 die de acht verongelukte toestellen bemanden de actie overleefden. Van de 133 mannen die aan de actie deelnamen, leven er nu nog 40. In de vloedgolf die na de doorbraak van de dammen volgde, verdronken 1200 mensen achter de Möhnedam en 68 mensen in het Ederdal.

De uitgever dankt de heer Euler voor het ter beschikking stellen van de exclusieve foto's die in dit artikel zijn verwerkt.

Boven: Zo zag de Möhnedam eruit toen de 79e Divisie van het 9e Amerikaanse leger de dam in handen kreeg. Let op de bomnetten (IWM). Links: Sir Barnes Wallis wijst zijn vrouw de namaakbom aan zoals die in het R.A.F.-museum in Hendon hangt (Crown Copyright).





DUINKERKEN

**'40~'45
TOEN & NU**

De overplaatsing van de hoofdmacht van de Britse Expeditionaire Macht naar Frankrijk begon op 10 september 1939. In de loop van 1939 werd in Noord-Frankrijk een verdedigingslijn aangelegd – kazematten, prikkeldraadversperringen, anti-tankgrachten en bunkers. Begin mei 1940 was ongeveer 60 kilometer anti-tankgracht gegraven en waren er meer dan vierhonderd betonnen kazematten gebouwd. Acht vliegvelden waren gereed terwijl er nog eens elf in aanleg waren. Het hoofdkwartier van de Britse Expeditionaire Macht was in Le Havre en Brest gevestigd; de sterkte van de Britse troepen bedroeg 10 divisies en met de Franse en Belgische troepen meegerekend konden de Geallieerden over 53 divisies beschikken op het moment van de Duitse inval. Op 10 mei om 4.30 uur openden 72 Duitse divisies de aanval, waarbij eigenlijk slechts tien Duitse gepantserde divisies het verloop van de slag zouden beslissen. Tijdens de terugtocht die volgde na de succesvolle Duitse aanval vocht de Britse Expeditionaire Macht in de achterhoede verbitterd. De verdedigingslijnen waren gebaseerd op rivieren en kanalen en wij hebben een van die lijnen, de rivier de Schelde, als voorbeeld genomen hoe die verdediging was georganiseerd.

Op 16 mei waren de Duitsers de verdediging bijna 60 kilometer binnengedrongen. Het dreigende



Uiterst boven: De troepen stellen zich voor het Sanatorium Vancauwenberghe in Zuydcoote op om aan boord van de schepen te worden genomen (De Times) Boven: Het gerestaureerde sanatorium in 1973. Onder: Deze brug werd in 1956 in Nieuwpoort gebouwd. Tijdens de evacuatie kregen de Duitsers de oude brug op 28 mei in handen waardoor zij een bruggehoofd aan de andere kant van de IJzer konden handhaven. Het was de enige brug die niet werd opgeblazen en die alleen maar door het 12e Lancers werd verdedigd.

gevaar van een totale doorbraak werd door de Geallieerden onderkend en op 19 mei werd de Scheldelinie door de Britse Expeditionaire Macht ingenomen na de Zenne- en de Denderlinie aan de Duitsers te hebben overgelaten.

Op 22 mei verslechterde 's avonds de situatie en werd de Scheldelinie verlaten. Op 28 mei waren de Engelsen op Duinkerken teruggetrokken na nog twee rivieren, de Leie en de IJzer, te hebben prijsgegeven.

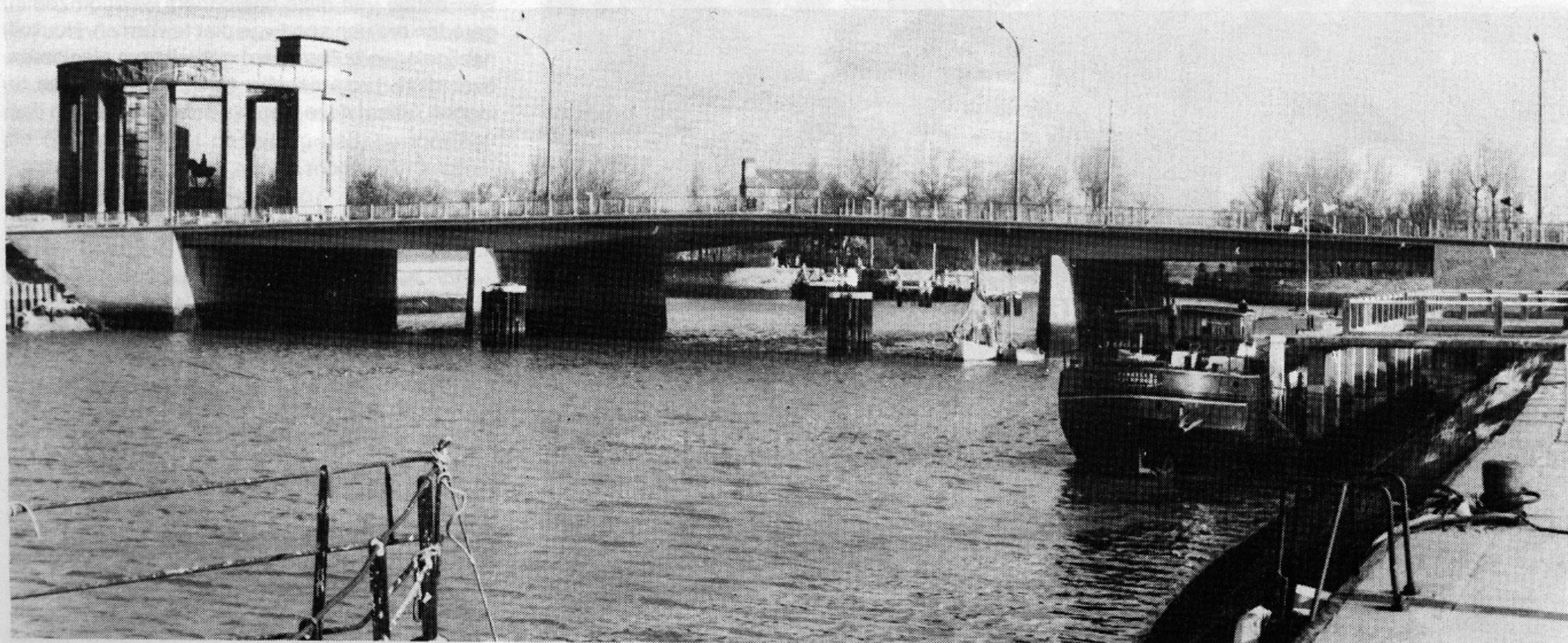
Op 27 mei begon de verdediging van het gebied rondom Duinkerken onder de codenaam ADAM-FORCE terwijl de vernieling van de bruggen over de laatste verdedigingslijn, het kanaal tussen Bergues en Veurne werd voorbereid. Op pagina 14 en 15 toont een kaart het hele gebied. Het

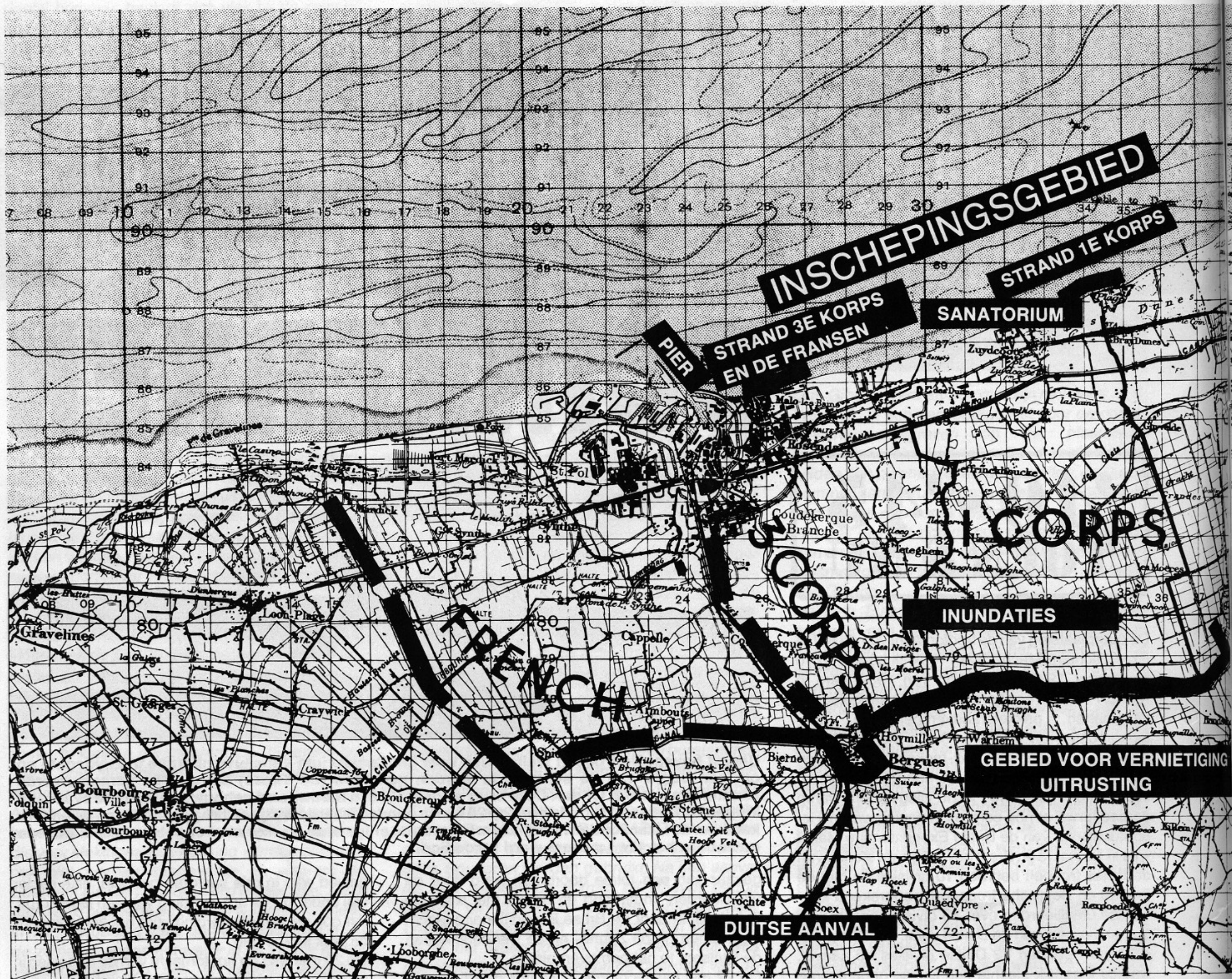
gebied was in drie sectoren gedeeld; elke sector viel onder de verantwoording van een legerkorps, dat ook de verantwoording voor het achterliggende stuk strand had.

Op 29 mei was de hoofdmacht van de Engelsen in dit gebied samengetrokken. De vijand verhevigde zijn aanvallen en de Duitsers slaagden erin bij Nieuwpoort door te breken, waar de enige brug die niet werd vernield, in hun handen viel.

De Britse marine bestookte de oprukkende Duitsers en ook de R.A.F. kon veel Duitse luchtaanvallen onderscheppen.

Het 1e Legerkorps begon met de evacuatie van de troepen naar Engeland op het strand bij Bray-Dunes, het 2e Legerkorps bij De Panne en de Fransen op het strand bij Malo les Bains.



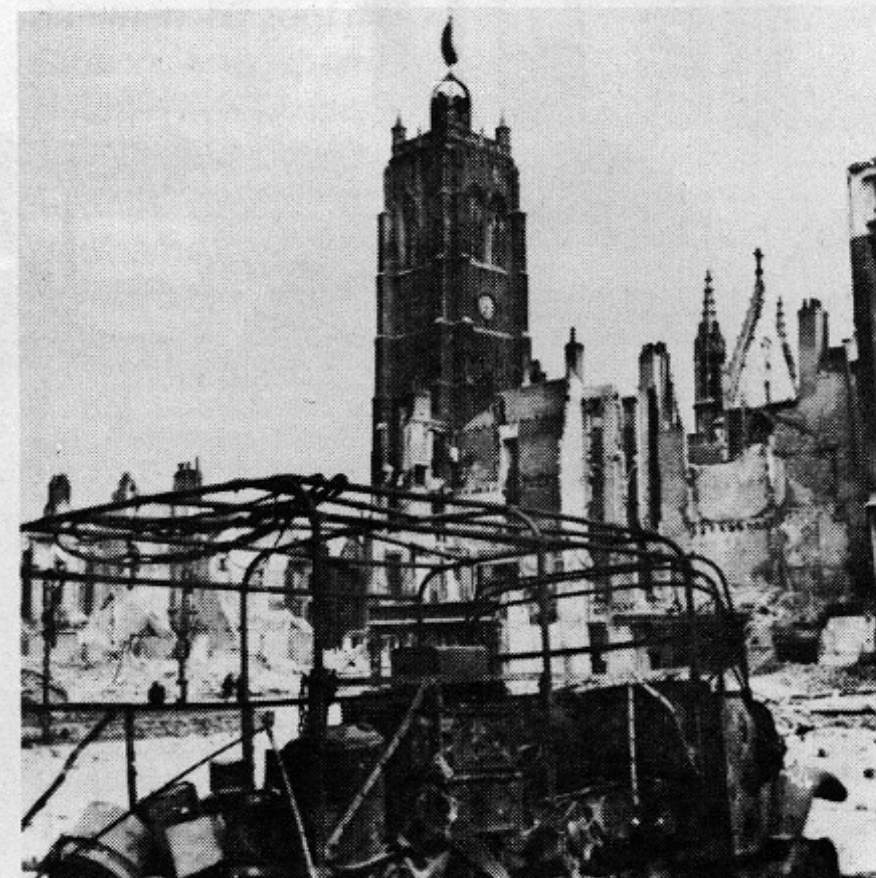


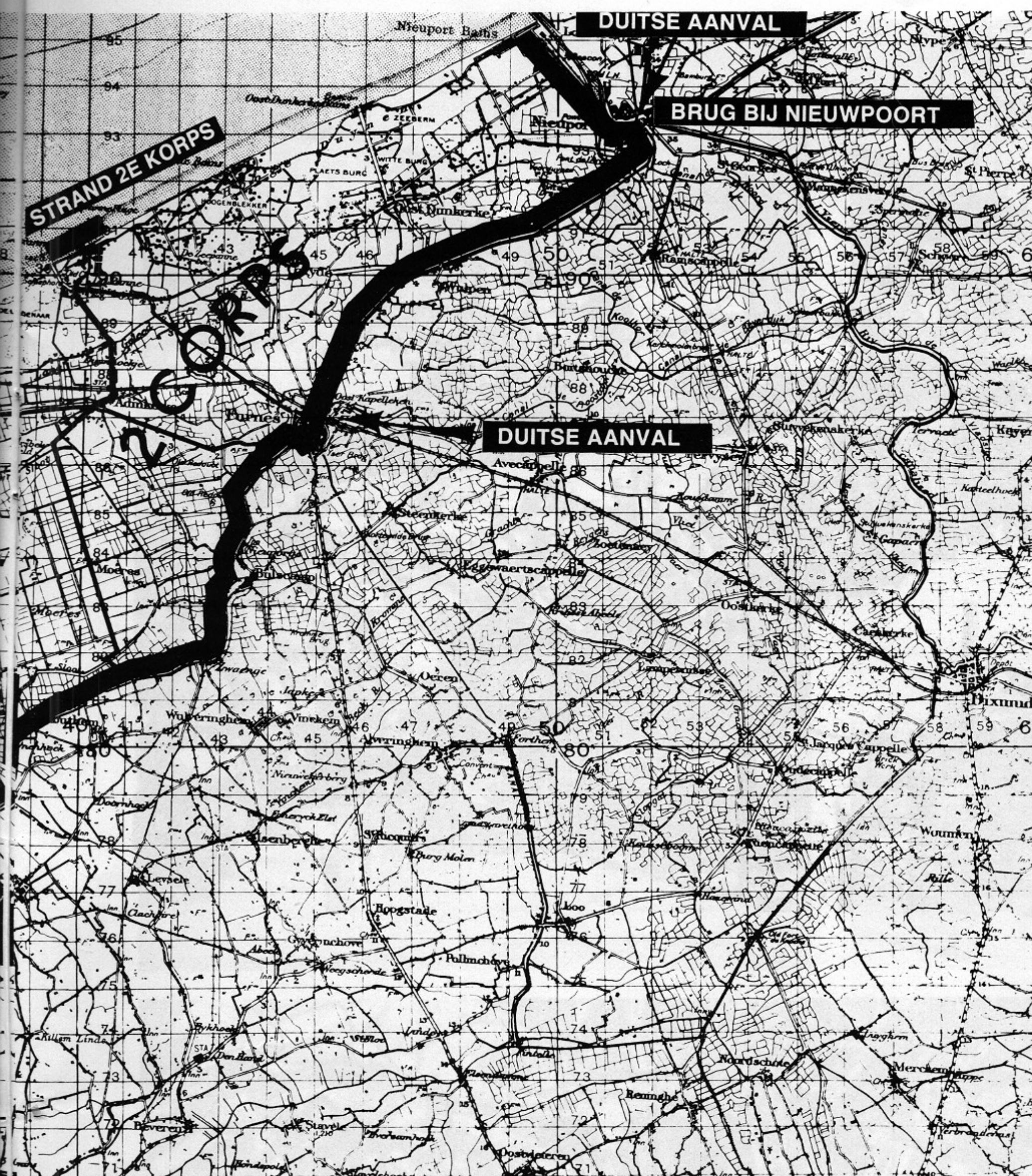
Het evacuatiegebied op 28 mei 1940.

Onder: Het Jean Bartplein in Duinkerken in 1973, gefotografeerd door de uitgever en rechts door de Duitsers in 1940 (IWM).



De haven van Duinkerken werd door troepen uit alle sectoren gebruikt terwijl het hoofdkwartier van generaal Lord Gort, commandant van de Britse Expeditionaire Macht, in De Panne was gevestigd. Een bepaald gebied (zie kaart) was bestemd voor de vernietiging van voertuigen die in vijf grote opslagplaatsen zouden worden verbrand; veel voertuigen reden echter door tot in het verdedigingsgebied waardoor de verwarring, mede door de lange kolonnes vluchtelingen, nog groter werd. Een aantal van deze drietonners werd de zee in gereden om een soort van pier te vormen. Hout uit nabijgelegen huizen werd gebruikt om plankieren over deze provisorische vluchtweg naar zee te leggen. Vanaf deze pieren werden de troepen dan





door kleine bootjes naar grotere schepen, die voor de kust voor anker lagen, vervoerd.

Op 30 mei waren er nog ongeveer 80.000 soldaten in het verdedigingsgebied. Het hele 3e Legerkorps was al ingescheept, evenals het grootste deel van de troepen die niet bij de feitelijke verdediging waren betrokken. Op 30 mei begonnen de Duitsers De Panne te beschieten en de leiding besloot het 2e Legerkorps in westelijke richting over de Frans-Belgische grens terug te trekken. Generaal Lord Gort verliet De Panne 's middags op 31 mei. Het strand van het 1e Legerkorps bij Bray-Dunes vormde nu het centrum van het steeds kleiner wordende gebied en op 1 juni braken de Duitsers door naar De Panne. Generaal-majoor Alexander, die op dat moment de leiding had, besloot het restant van de troepen zo snel mogelijk in te laten schepen. Het gebied werd op 2 juni verdedigd door 3000 soldaten met zeven luchtafweerkanonnen en 12 anti-tankkanonnen en om middernacht waren de overgebleven Britse troepen ingescheept. Generaal-majoor Alexander voer met een motorbootje langs alle stranden om te kijken of er geen Engelse troepen waren achtergebleven. Tevredengesteld vertrok hij naar Engeland. De Admiraliteit rapporteerde dat er 98.671 mannen vanaf de stranden waren geëvacueerd en

Rechts: de Engelsen ingegraven bij de boerderij 't Coolenhof bij Furnes, een van de laatste steden in het evacuatiegebied. De stad Furnes op de achtergrond wordt door de Duitsers bestookt (IWM). Onze vergelijkende foto geeft een rustig herfstbeeld weer. De sporen van de loopgraaf zijn nog te zien.



239.555 vanuit de haven van Duinkerken. Duinkerken is anno 1975 erg veranderd; het is nu een bloeiende havenstad met grote tankers en een druk verkeer van vracht- en vissersschepen. In 1940 werd de stad grotendeels verwoest terwijl ook in 1944, na de geallieerde invasie, grote schade werd aangericht.

De Duitsers bouwden in de oorlog grote sluisdeuren die door een betonnen overkapping werden beschermd en die toegang gaven tot de Ecluse Watier, die zich in het centrum van het evacuatiegebied in de buitenhaven van Duinkerken bevond. Toen wij de sluis bezochten, was de draaibrug net gesloopt. De pieren, die in 1940 nog van hout waren, zijn nu grotendeels vervangen door betonnen constructies. Een grote zeehaven is vlak voor de kust aangelegd.

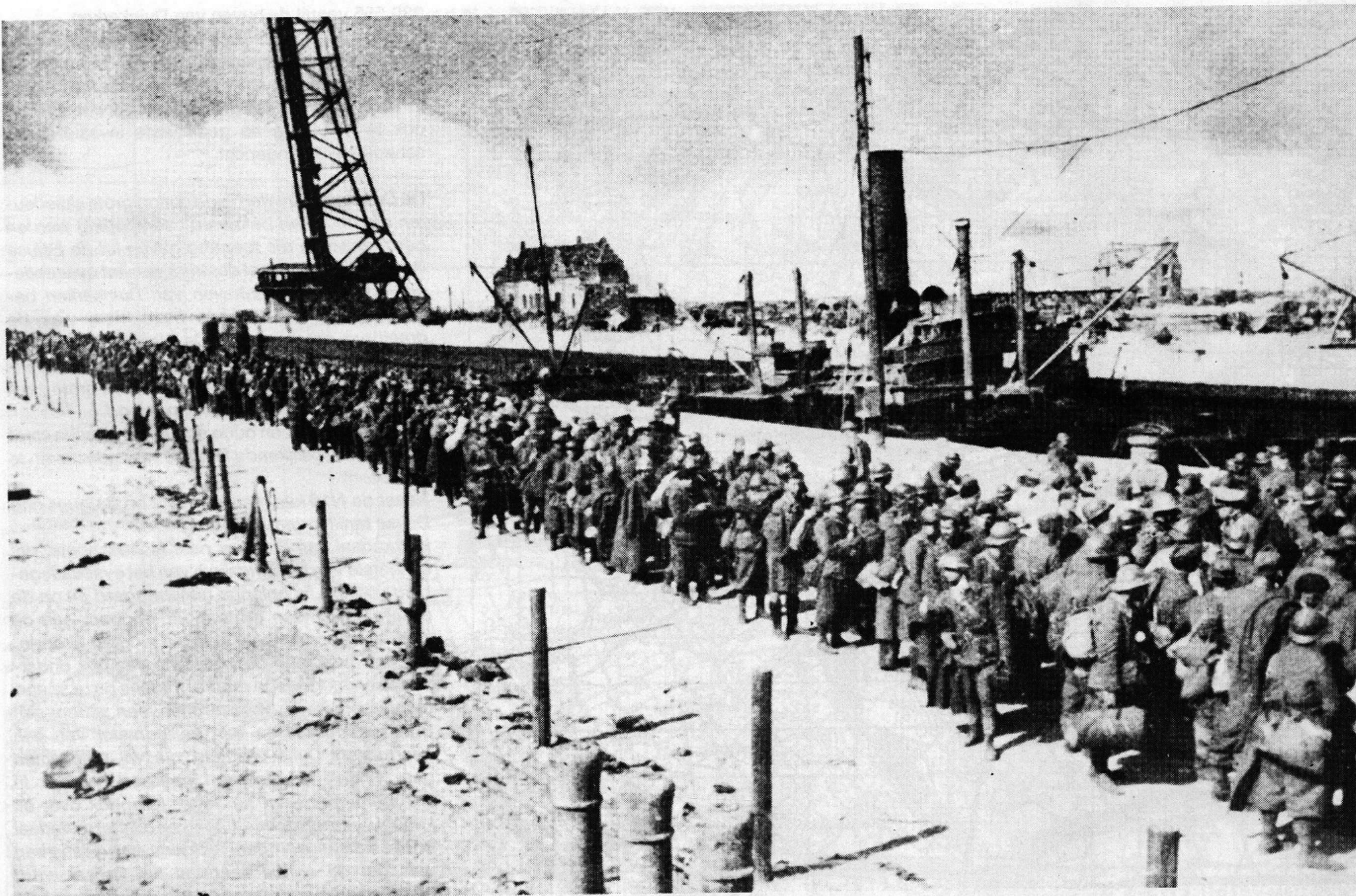
Met behulp van een oude schuit waren wij in staat om onze vergelijkende foto's rondom de haven te maken.

Naast de N16 kan men vlak voor de Bergues nog Duitse tankhindernissen zien.

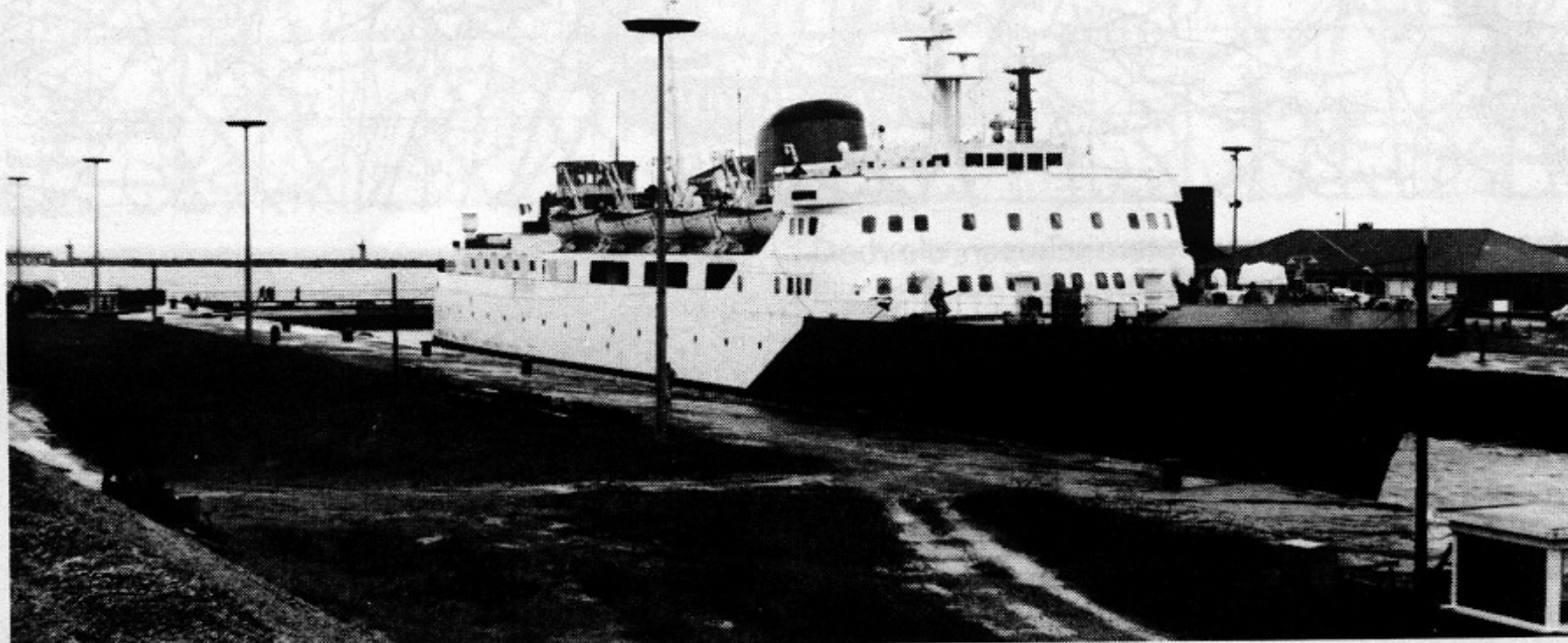
Het kanaal van Bergues naar Hondshoote, dat de laatste verdedigingslinie van het evacuatiegebied vormde, is onlangs uitgebaggerd en op de oevers lagen toen grote modderhopen. Aan de kant van Hondshoote was die modder al opgedroogd maar aan de westkant was ons onderzoek een modderige affaire. Tijdens onze speurtocht vonden wij .303 patronen, een schop, een Brits gasmasker en een hellingmeter van een neergestort Duits vliegtuig die wij meenamen naar Engeland voor een nader onderzoek in Farnborough. Toen het leger terugtrok over dit kanaal, werden er voertuigen en allerlei materiaal in het kanaal gereden. Volgens een Fransman was het de eerste keer dat het kanaal werd uitgebaggerd zodat men er nog vele interessante zaken zal kunnen vinden.

Op de evacuatiestranden bij Malo les Bains, iets ten oosten van Duinkerken, kan men bij eb scheepswrakken zien liggen en de kaarten vermelden dan ook 'verschillende scheepswrakken' in het gebied.

Verder naar het oosten vormde het sanatorium Vancauwenberghe in Zuydcoote, dat na de evacuatie nagenoeg onbeschadigd was gebleven, in 1944 het laatste verdedigingspunt van de Duitsers. (zie foto's pagina 13). De beide vleugels



Boven: De Duitsers namen deze foto van Britse en Franse krijgsgevangenen in de haven van Duinkerken (IWM). De Duitsers bouwden later grote sluisdeuren die door massief betonnen muren en een betonnen dak van meer dan drie meter dik werden beschermd; dit alles is hedentendage nog te zien. Midden: Toen wij onze vergelijkende foto maakten, was de brug net weggehaald. De pier van Duinkerken ligt op de achtergrond. Onder: Het strand bij Malo-les-Bains, Frankrijk, dat hoofdzakelijk door het 3e Korps en later door de Fransen voor de evacuatie werd gebruikt. Bij eb zijn er nog verschillende scheepswrakken te zien. November 1973.



van het gebouw moesten geheel nieuw worden opgetrokken, alleen het middenstuk is nog in oude staat. Omdat de beide vleugels niet even lang zijn als voor de vernietiging kan men aan beide zijden nog de ruïnes van de oorspronkelijke vleugels vinden.

Bray-Dunes is ook gegroeid en op de plaats van de muziektent, die door de troepen op het strand als hoofdkwartier werd gebruikt, is nu een herdenkingsteken geplaatst.

In De Panne, net over de Belgische grens, konden wij onze meest interessante vergelijkende foto's nemen. De Duitsers namen foto's van de stranden en maakten ook filmopnamen van het gebied. Ook hier is de muziektent gesloopt en wappert nu de Belgische vlag.

Nadat wij op een novembermorgen in 1973 onze foto's van het strand hadden genomen, werden wij aan de rand van het dorp door de politie aangehouden. Nadat gebleken was dat wij niets hadden aan te geven, hielp de politie ons door ons aan de heer M. Sanctorum voor te stellen. Deze had na de evacuatie veel foto's genomen en hij liet ons ook het hoofdkwartier van generaal Lord Gort zien waarvan wij foto's maakten.

Verder naar het Oosten, in Nieuwpoort, dat het meest oostelijke deel van het evacuatiegebied vormde, is de haven onveranderd gebleven. De brug over het kanaal dat naar Nieuwpoort voert en die onbeschadigd in Duitse handen viel, werd in 1956 vervangen door een moderne verkeersbrug.





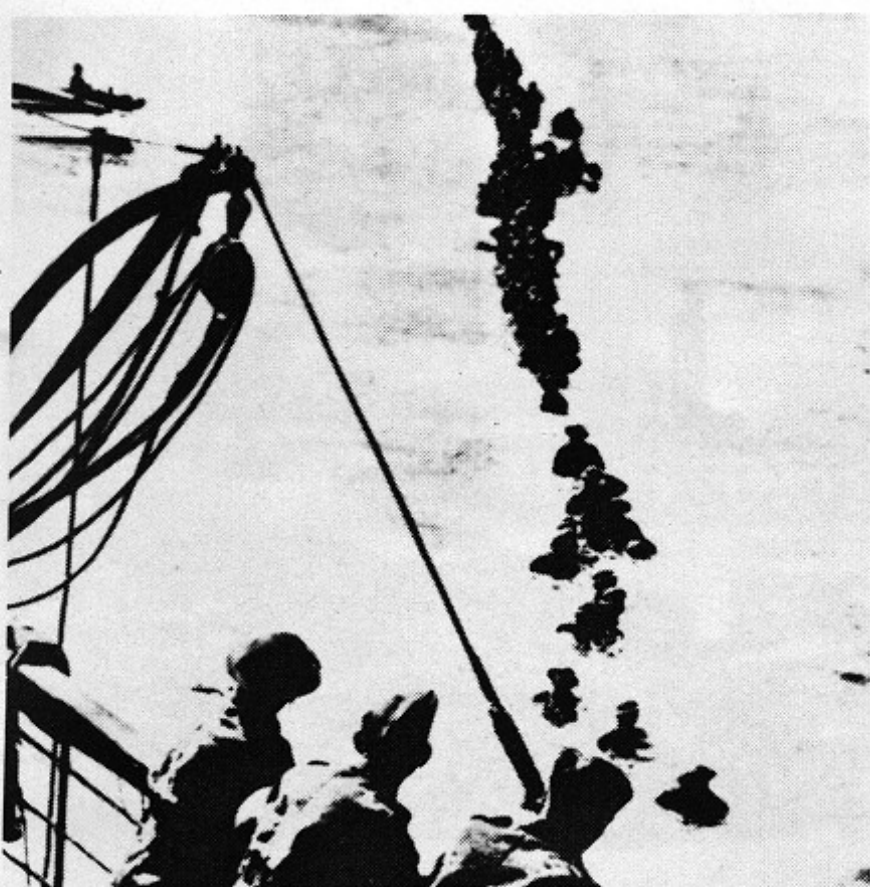
Bovenste rij: Een foto van Associated Press maakte in 1940 deze opname van de Britse troepen die op weg waren naar de haven van Duinkerken. Onze Landrover neemt in november 1973 de plaats van de brandende vrachtauto in. Tweede rij: Deze patatkraam op de Quai des Hollandais lijkt tijdens de evacuatie weinig klanten te hebben (IWM). Onze Landrover staat op de plaats van de vrachtauto. Boven: De R.A.F. fotografeerde op 5 juni 1940 de verlaten evacuatiestranden. Met een

vergrootglas zijn de wrakken te zien. Dit is het gebied bij Nieuwpoort bij de meest oostelijke rand van het gebied met de monding van de IJzer. De brug bij de samenkomst van de kanalen werd in 1918 gebouwd. Dit was de enige brug die niet werd opgeblazen en die door de Duitsers werd gebruikt om het evacuatiegebied binnen te dringen (Crown Copyright via Keele University).

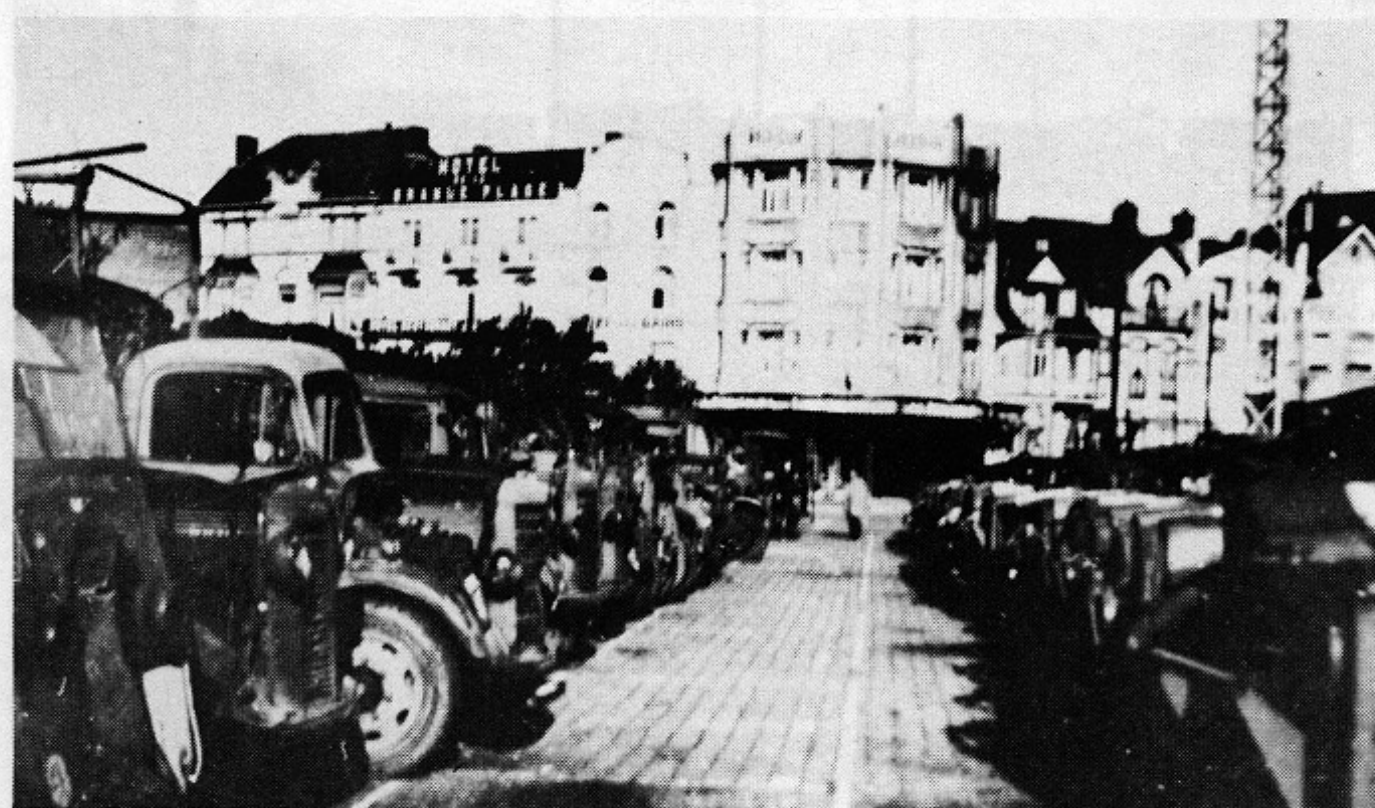


Linksboven: Bray-Dunes tijdens de evacuatie. Rechtsboven: Op het verlaten strand bij Bray-Dunes in het centrum van het evacuatiegebied ligt nog steeds Duits prikkeldraad, een overblijfsel van de latere verdedigingswerken. Tweede rij: De hoofdstraat van De Panne na de evacuatie en onze vergelijkende foto uit 1973. Derde en vierde rij: Deze

dramatische foto's werden door de Duitsers genomen in De Panne, België, na de evacuatie en laten de puinhoop zien die achterbleef (IWM). Aan zee staan veel nieuwe hotels maar de enkele oude gebouwen maken in november 1973 een exacte vergelijking mogelijk. De muziektent is vervangen door een gedenkteken waarop de Belgische vlag wappert.



Rechts: Na de evacuatie bezocht een Belgische fotograaf, Lionel Sanctorum, die toen in Oostende woonde, de stranden en hij nam deze foto van een pier van vrachtauto's in De Panne. De foto hierboven toont de troepen boven op deze onder water staande pier.

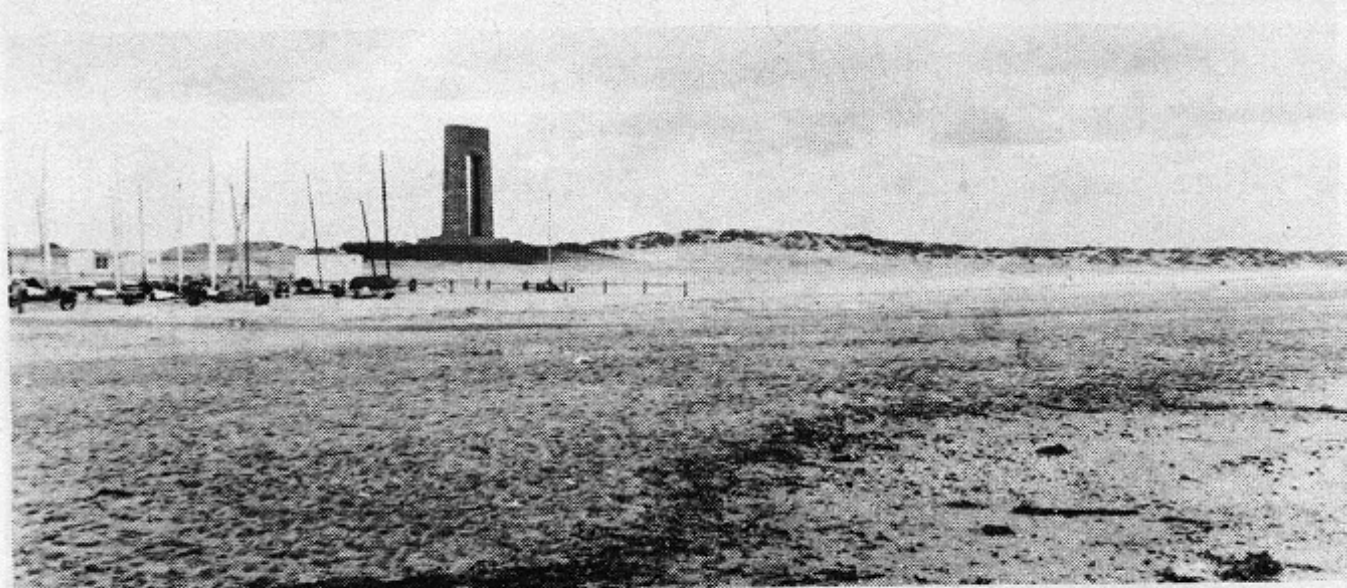
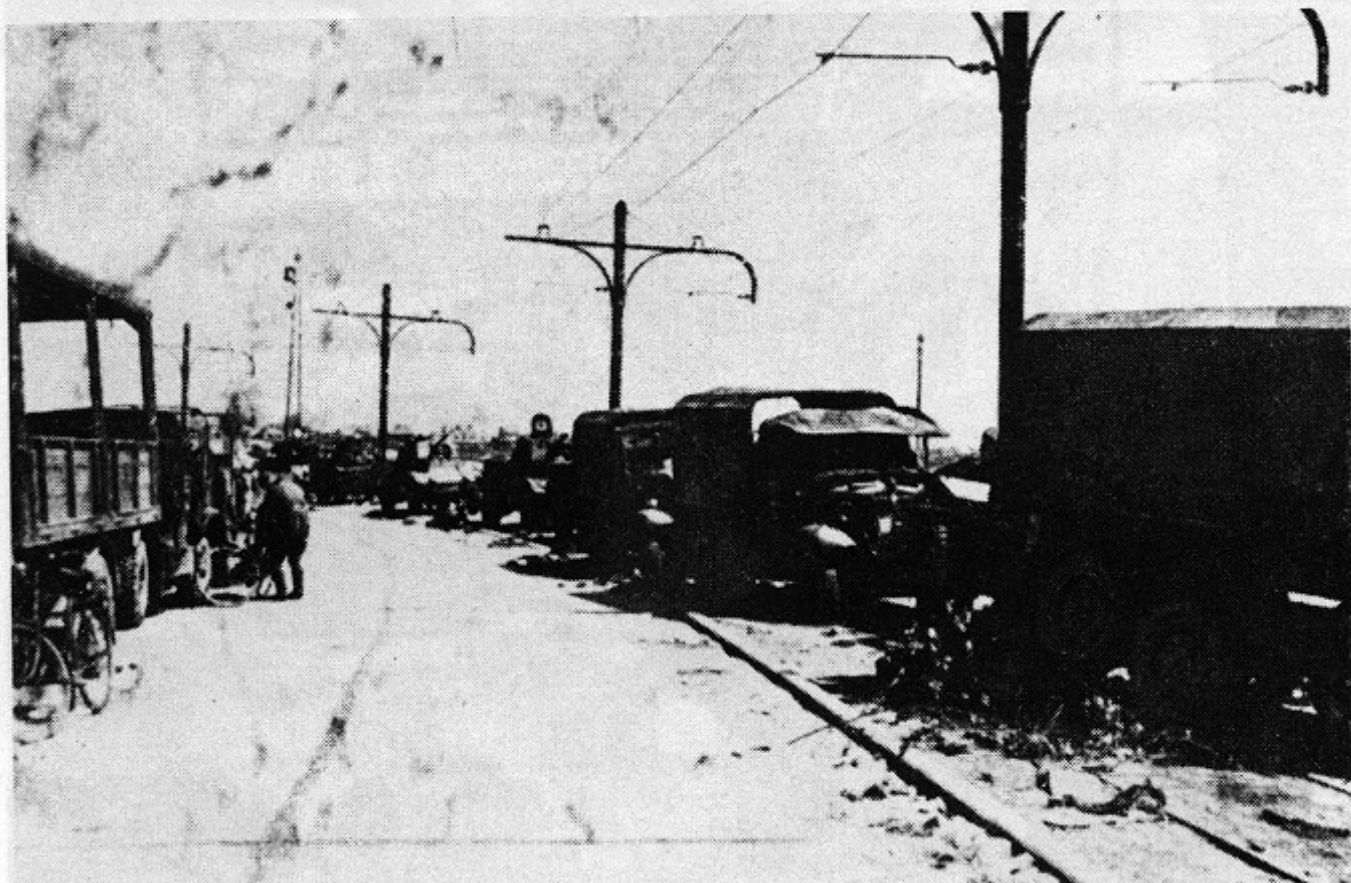


Rechtsboven: Wij fotografeerden de plaats van deze pier in 1973, drieëndertig jaar later. Linksboven: Het marktplein van De Panne nadat de Engelsen vertrokken waren (Lionel Sanctorum). Links: Onze vergelijking laat een drukke marktdag zien – de gebouwen zijn niets veranderd.



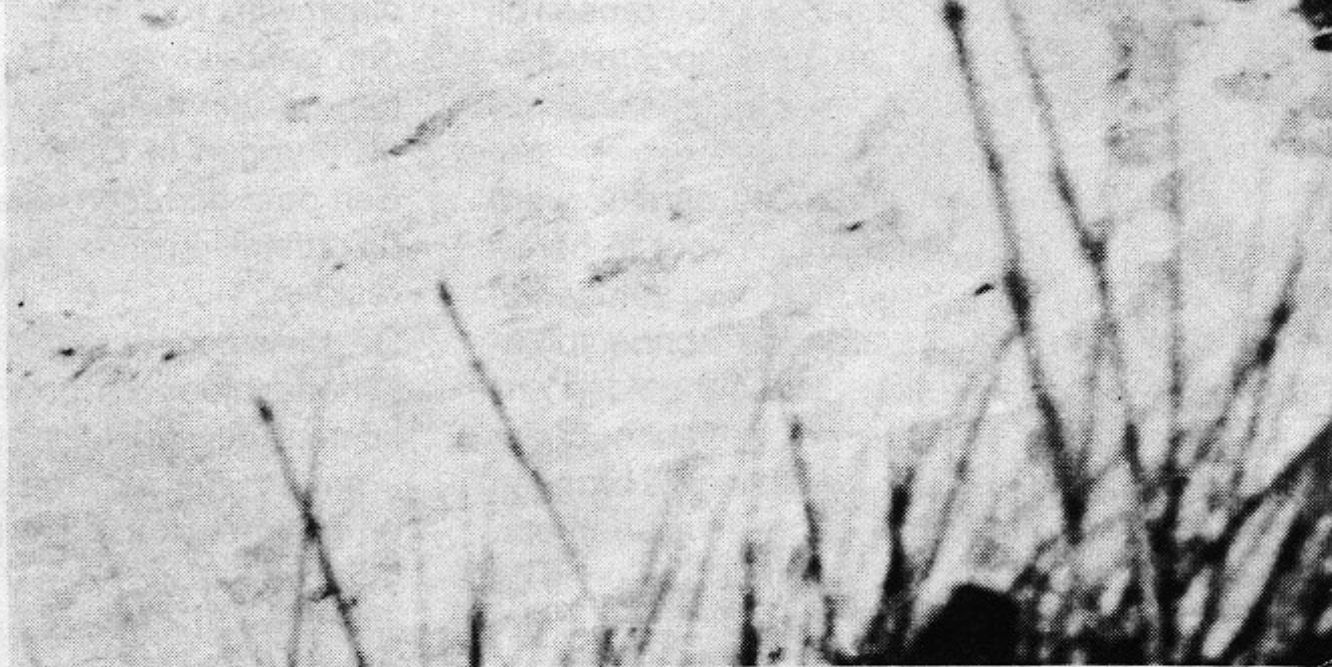
Boven: Het hoofdkwartier van generaal Lord Gort bevond zich in Hotel de Ville terwijl vanuit het gebouw ernaast, Zeelaan 16-18 een rechtstreekse telefoonlijn naar Engeland liep. Links: Mevrouw de Mulder was in 1940 conciërge in Hotel de Ville. Lord Gort sliep in de kamer met de erker op de eerste etage. Onder: Om de evacuatie ordelijk te laten verlopen stond hier een batterij veldtelefoons opgesteld.





Boven: Het strand van De Panne in 1940. Het zomerverblijf van de Belgische Koning Albert is rechts op de foto te zien (IWM). Onze foto laat de ruïnes van het zomerverblijf zien. Tweede rij: Verlaten vrachtauto's op

de weg van De Panne naar Nieuwpoort. Boven: De villa van de koning en het strand onder vuur in 1940 (IWM). In november 1973 bootjes en een gedenkteken.



Boven: Britse soldaten zoeken onder betonnen delen van een zeewering op het strand van Nieuwpoort dekking tegen Duitse luchtaanvallen (Associated Press). Inzet: De haven van Nieuwpoort is niets veranderd — de zeewering ligt waarschijnlijk begraven onder het zand. Midden: Het strand bij De Panne tijdens de evacuatie (IWM) met onze

vergelijking uit 1973. Boven: De Duitsers namen op de kruising van de N40 en de N347 bij Ghyvelde deze foto van krijgsgevangenen. Deze foto's werden later in stereo-uitvoering in Duitsland verkocht. Het café Belle Vue is nu een woonhuis.

De vernielingen van de bruggen over de Schelde

De Koninklijke Genie kreeg in het gebied van de 44e Divisie de verantwoordelijkheid voor de voorbereidingen van de vernielingen.

De 11e Veldcompagnie kreeg zeven grote bruggen (zes verkeersbruggen en een spoorbrug) en nog zes bruggen over kleinere riviertjes toegewezen, terwijl de 210e Veldcompagnie in haar gebied zes verkeers- en drie spoorbruggen moest vernietigen.

Voordat de bruggen echter konden worden opgeblazen, moesten zij tegen vijandelijke luchtaanvallen worden verdedigd om de terugtrekkende troepen een overtocht over de rivieren te garanderen. De voornaamste verbindingslinie liep over de spoorbrug (3) (zie kaart) bij Ename en de bruggen bij Oudenaarde.

Na de Eerste Wereldoorlog hadden de Fransen bij de bouw van de bruggen in elke brug springstofkamers gebouwd waardoor het plaatsen van de ladingen erg eenvoudig was.

Op 10 mei, de dag van de Duitse aanval, werd opdracht gegeven de vernielingen voor te bereiden en op 15 mei waren bij elke brug voldoende explosieven aanwezig, waren de springstofkamers geopend en waren de brughoofden ondermijnd. De werkzaamheden verliepen onder moeilijke omstandigheden aangezien de bruggen geopend moesten blijven voor het zware verkeer. Op 17 mei werden de ladingen geplaatst en in de nacht van 18 mei was alles gereed voor het opblazen.

Helaas blijken er van deze opgeblazen bruggen in de haast van de terugtocht geen foto's te zijn gemaakt zodat wij geen vergelijkende foto's konden nemen. Aangezien deze opgeblazen bruggen zo belangrijk waren voor de afloop in Duinkerken, hebben wij toch foto's geplaatst van de bruggen zoals die nu over de Schelde liggen.

Zingem 1

Deze brug was net als de Einebrug (2) een boogbrug van gewapend beton die onder de verantwoordelijkheid viel van de Belgische 10e Divisie. De 210e Veldcompagnie had de brug klaargemaakt voor vernieling en bij de brug werd een Belgische officier geplaatst, die op commando van de 44e Divisie de brug zou moeten opblazen nadat de Britse Expeditionaire Macht via de brug was teruggetrokken.

Op 19 mei kreeg de commandant van de 44e Divisie om 15.00 uur bericht dat de brug was opgeblazen. Aangezien daarvoor nog geen opdracht was gegeven, bezocht hij de brug, samen met de commandant van de Genie.

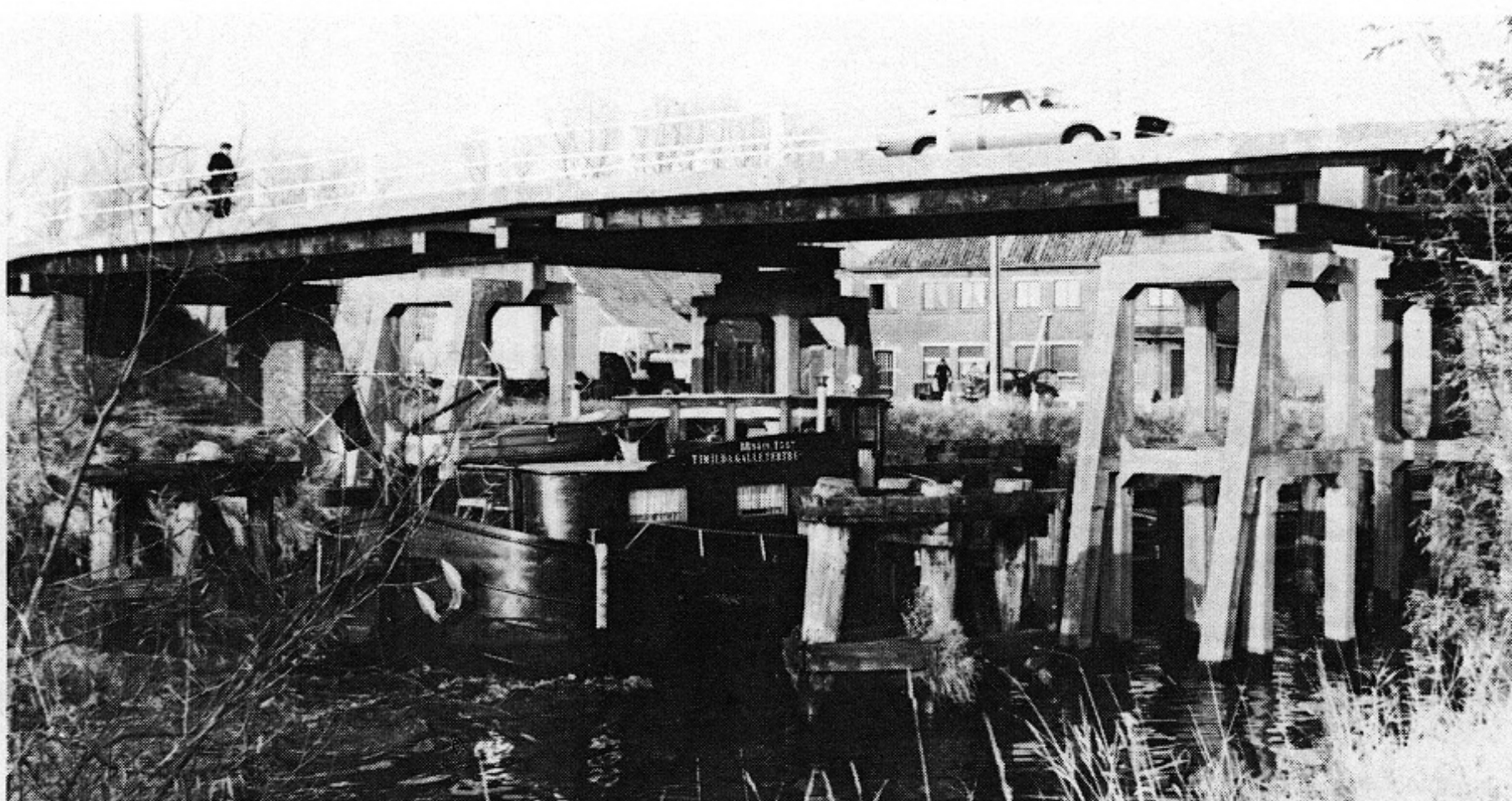
Het bleek dat de Belgische officier van zijn superieur een envelop had gekregen waarin de opdracht tot vernietiging van de brug zat. Buiten op de envelop stond echter 'open te maken wanneer de vijand zo dicht bij de brug is dat het gevaar bestaat dat de brug in zijn handen valt'.

De Belgische officier had de envelop echter geopend zonder daarop te letten en hij had de aanwezige officier van de 210e Veldcompagnie opdracht gegeven de brug op te blazen.

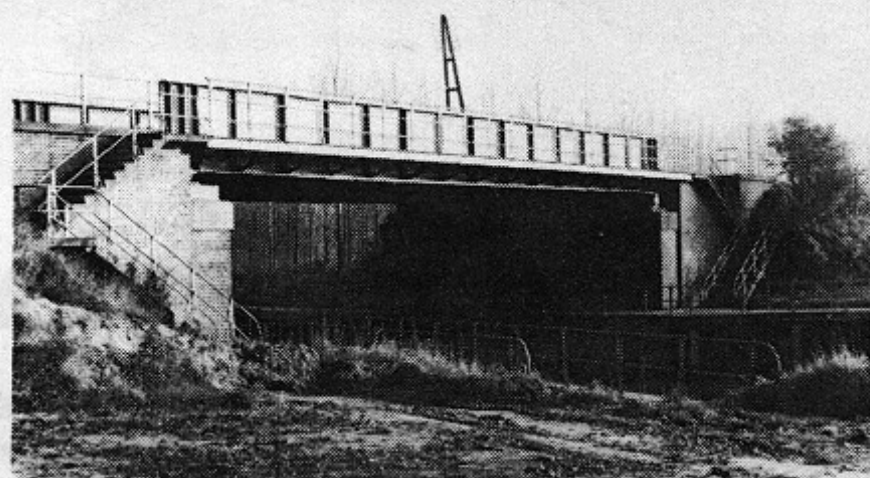
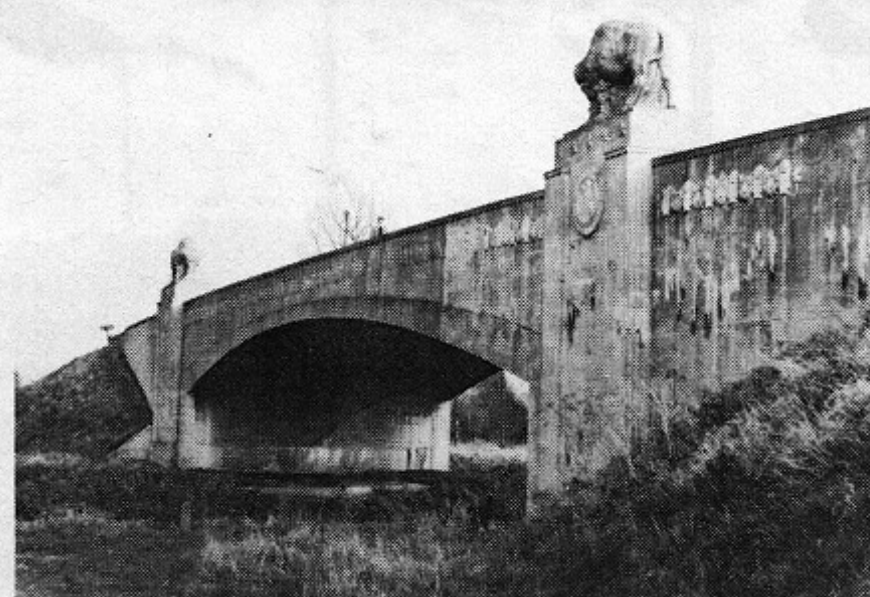
Eine 2

De Einebrug was een betonnen brug, die door de Verenigde Staten was gebouwd om de oversteek van de rivier de Schelde in 1918 door de 37e Amerikaanse Divisie in 1918 te gedenken.

Toen de genisten de holle ruimten voor de



Boven: een schip vaart onder de tegenwoordige brug van Syngem door.
Onder: De herbouwde Eynebrug.



Boven: De tegenwoordige Enamebrug.

Op 19 mei waren de zes bruggen door de 210e Veldcompagnie gereedgemaakt voor vernieling. De twee ophaalbruggen (4 en 5) waren voorzien van springstofkamers, maar alle andere bruggen moesten van boorgaten worden voorzien. Om 11.00 uur bombardeerden de Duitsers de vier verkeersbruggen waarbij de meest zuidelijke verkeersbrug (7) over de rivier werd getroffen. De brug moest bij stukjes en beetjes worden opgeblazen. Om 17.00 uur werden de twee spoorbruggen (8 en 9) en de ophaalbrug (4) met succes opgeblazen. Hierna had de 44e Divisie nog slechts de beschikking over één route over de rivier en wel via de brug over de rivier (6) en de

springladingen betraden, bleek dat de lucht zo bedorven was dat zij er maar heel kort achter elkaar konden werken. Daar kwam nog bij dat de twee brughelften in het midden gesloten waren zodat er van binnenuit geen verbindende ladingen konden worden aangebracht. Het bleek nodig te zijn de spanten van gewapend beton (er waren er zes) aan beide kanten door ontploffingen los te slaan waarvoor tonnen explosieven moesten worden gebruikt. Op 19 mei waren de werkzaamheden gereed maar de Duitsers voerden net als op de bruggen in Oudenaarde een luchtaanval uit. Een paar bommen vielen vlak naast de brug waar de ontstekingscircuits in en buiten de brug onklaar raakten.

De divisiecommandant bezocht de brug en de schade bleek zo groot dat het te veel tijd zou kosten de ontstekingscircuits opnieuw aan te brengen waardoor het gevaar zou ontstaan dat de brug onbeschadigd in Duitse handen zou vallen. Men besloot een zwaardere lading aan te brengen waardoor meer dan drie ton explosieven voor deze brug nodig was.

De genisten die op 19 mei om 16.50 uur de lading tot ontbranding brachten, omschreven de explosie als een 'verschrikkelijke knal'; binnen een straal van driehonderd meter bleef geen huis onbeschadigd.

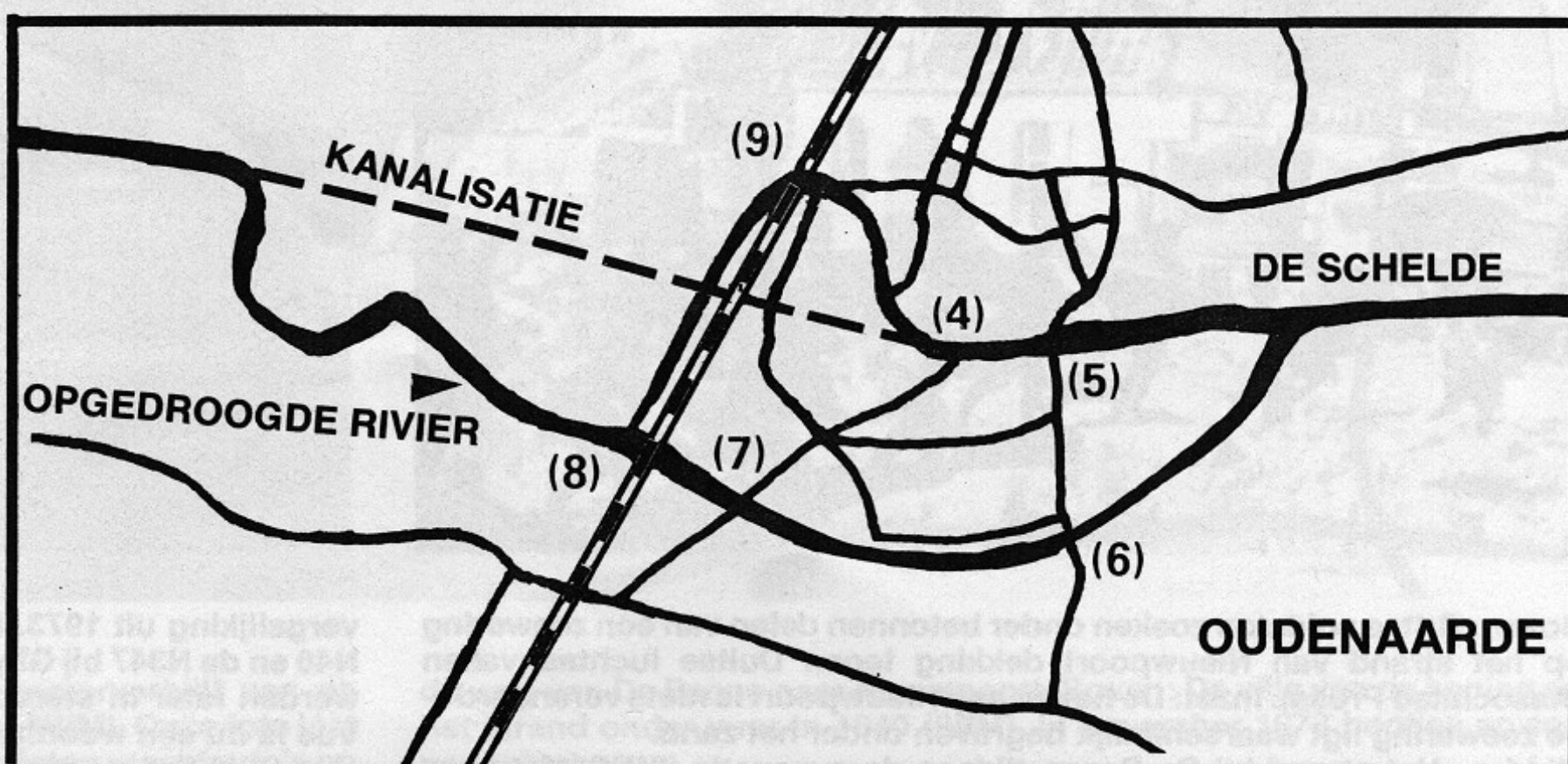
In 1947 herbouwden de Amerikanen de brug in de oorspronkelijke stijl.

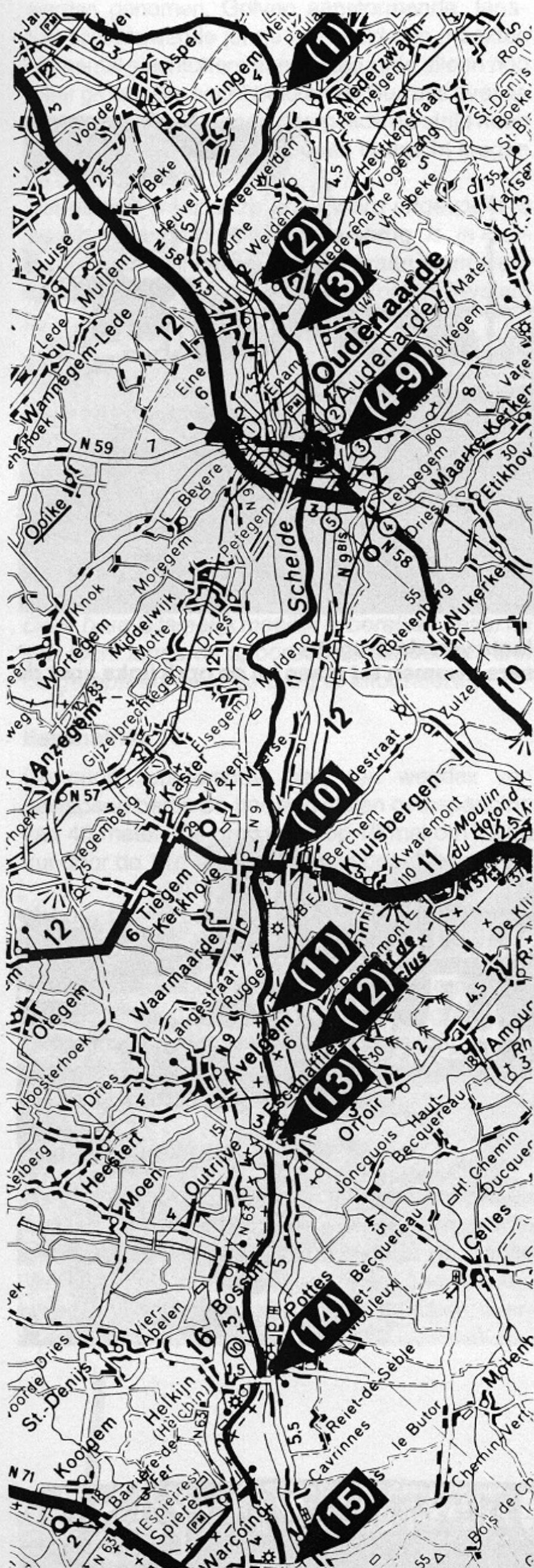
Ename 3

Op 19 mei werd deze brug om 16.55 uur door de 210e Veldcompagnie opgeblazen.

Oudenaarde 4-9

In 1940 liep er dwars door de stad een kanaal dat een aftakking van de Schelde was. Een viertal verkeersbruggen en twee spoorbruggen vormden de oeververbindingen. Het kanaal en de rivier vormden een eiland dat gemakkelijk kon worden geïsoleerd door de bruggen op te blazen (zie onderstaande kaart).



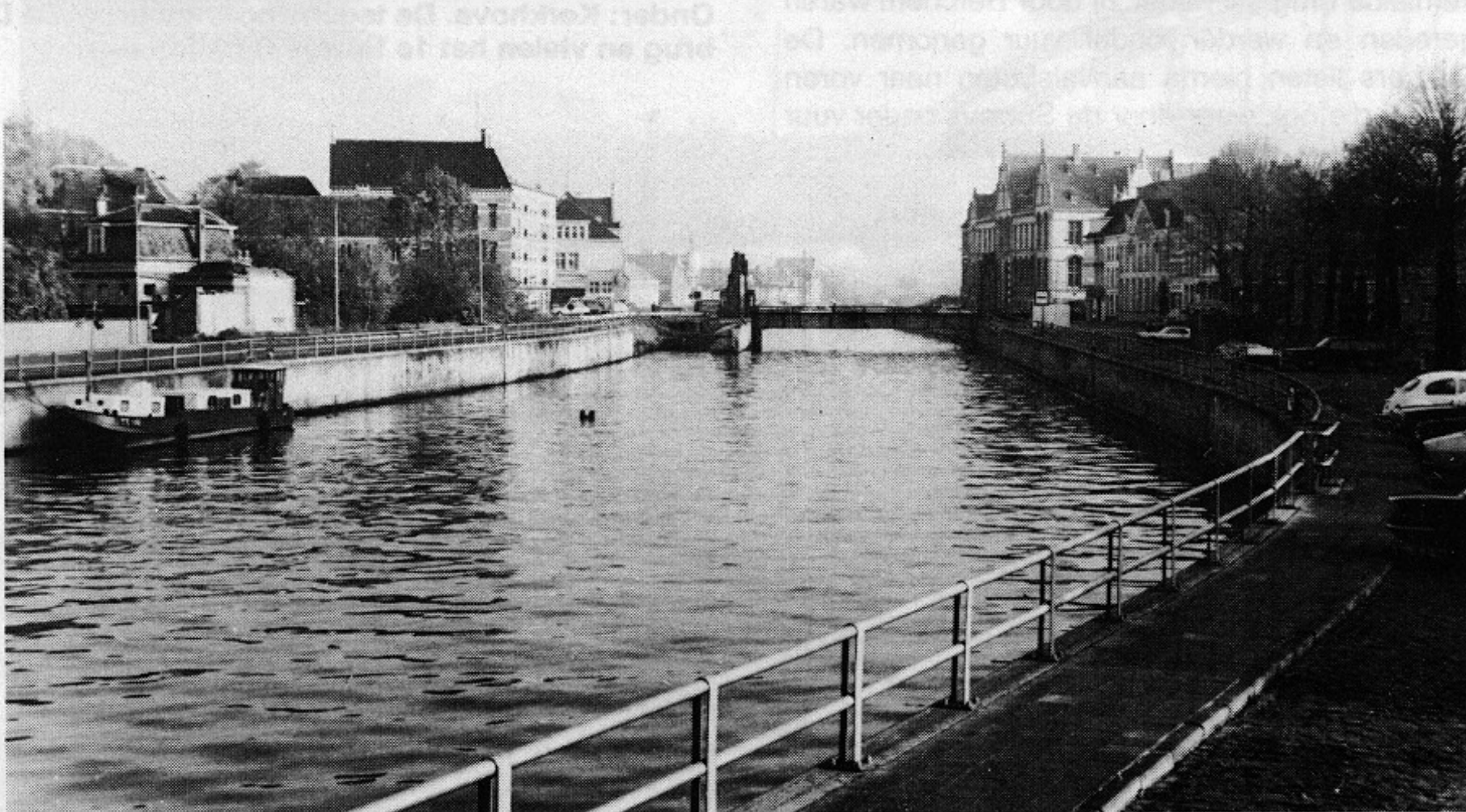


Overgenomen van Michelinkaart no 51, editie 12/1973, met toestemming.

brug over het kanaal (5). Nadat de troepen over brug 6 waren teruggetrokken, werd deze brug tien minuten voor middernacht op de 19e mei opgeblazen. Hierdoor werd het eiland onbereikbaar voor de Duitsers; de 132e Infanteriebrigade werd belast met de verdediging van het eiland. Toen de brigade in de nacht van 21 mei terugtrok, werd de overgebleven brug (5) niet opgeblazen omdat de commandant bang was dat de explosie zijn terugtocht aan de Duitsers zou verraden. Dit was ook niet zo noodzakelijk omdat alle andere bruggen al opgeblazen waren en de Duitsers deze brug toch niet konden bereiken.

Het is interessant om Oudenaarde nu te bezoeken omdat het oude kanaal uit 1940 niet meer wordt gebruikt en is opgedroogd terwijl de loop van de nu geheel gekanaliseerde rivier werd veranderd waarbij de oude bocht in de rivier werd afgesneden.

De loop van het oude kanaal is nog steeds te volgen. De oorspronkelijke ophaalbrug (5), de laatste brug die tijdens de evacuatie werd gebruikt, ligt er nu nog. Brug (4) is gesloopt tijdens de kanalisatiewerkzaamheden. De bruggen (6 en 7) zijn niet langer meer bruggen in de zin van het woord omdat zij nu alleen nog maar een schakel



in de weg over de uitgedroogde rivier vormen. Van de spoorbrug (8) zijn ook nog gedeelten te zien terwijl een oude boot die nu op het droge ligt de plaats van de oude rivieroever aangeeft. Spoorbrug (9) is gesloopt en vervangen door een dam toen het kanaal werd gedempt en een brug niet meer noodzakelijk was.

Kerkhove 10

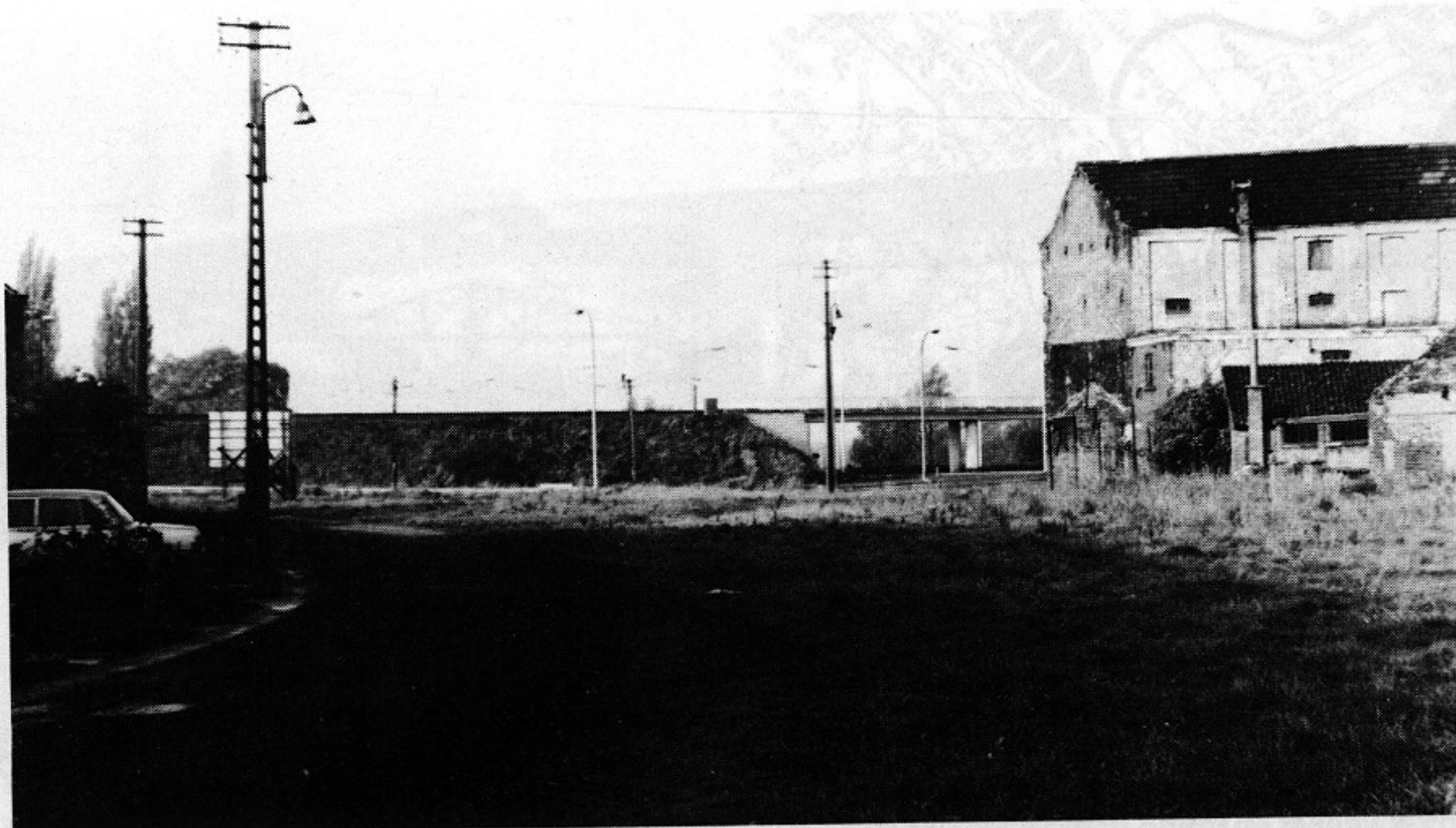
Dit was een brug bestaande uit één overspanning. Op 19 mei arriveerde de 7e Veldcompagnie om de

Boven: Oudenaarde. Hier moest de laatste brug (6) worden opgeblazen voordat de troepen terugtrokken. Midden: Brug (4) kruiste het kanaal voor op de foto. De oorspronkelijke hefbrug (5) die niet vernield werd, ligt op de achtergrond. Boven: Hoewel er nu een dam is, zijn stukken van de spoorbrug (8) tegenwoordig nog te zien. Op de achtergrond de plaats van brug (7) die door de Duitsers werd gebombardeerd.

vernielingswerkzaamheden van de 11e Veldcompagnie over te nemen. De compagnie voerde een goede verkenning van de rivieroever uit. Een aantal huizen in de omgeving werd gesloopt omdat zij mogelijke observatieposten voor de Duitsers zouden kunnen vormen.

Achthonderd meter stroomafwaarts ontdekten zij bij het dorpje Grijkoort een opslagplaats die een Duitse eigenaar had. Op het terrein stond een hijskraan met rails op een betonnen aanlegsteiger die gemakkelijk als brugpijler zou kunnen worden gebruikt. De opslagplaats en de aanlegsteiger werden vernietigd, de kraan werd in de rivier gegooid om te voorkomen dat die ter plaatse kon worden gebruikt voor de bouw van een pontonbrug. De verkeersbrug werd op 20 mei om 03.00 uur opgeblazen. Eenheden van het 1e Surreybataljon werden aan de Duitse zijde van de rivier net ten zuiden van de vernielde opslagplaats achtergelaten.

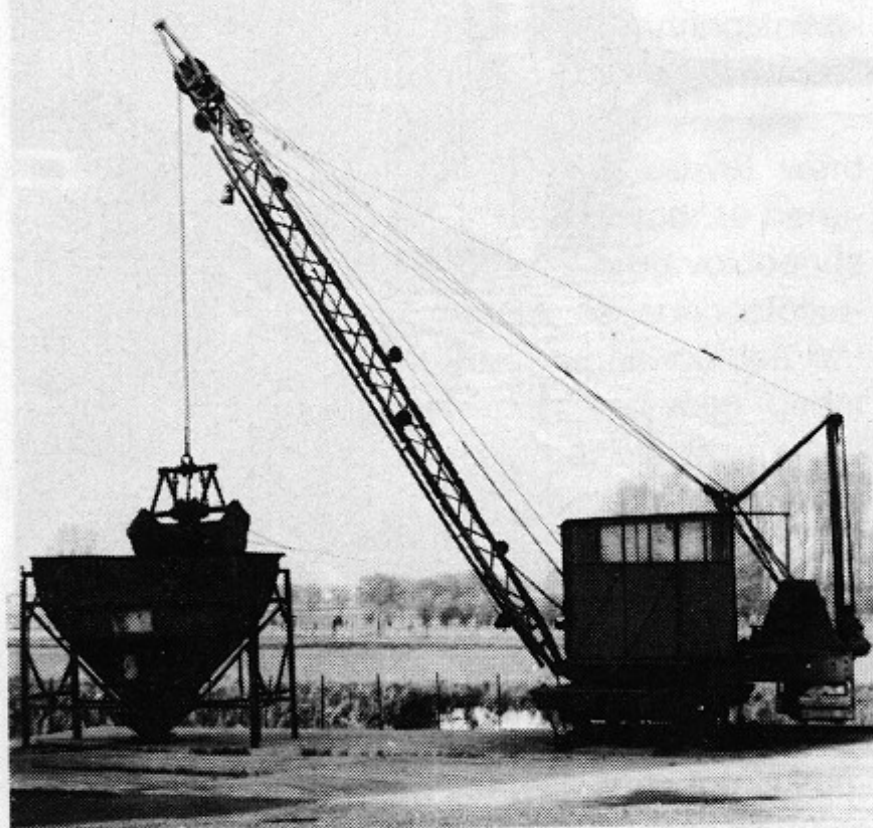
De Duitsers arriveerden de volgende morgen met lichte tanks en een groot konvooi vrachtwagens met soldaten. Ze hielden op de oprit van de vernielde brug stil nadat zij door Berchem waren gereden en werden onder vuur genomen. De Duitsers lieten hierna aanvalsbotten naar voren komen die ook weer door de Surreys onder vuur



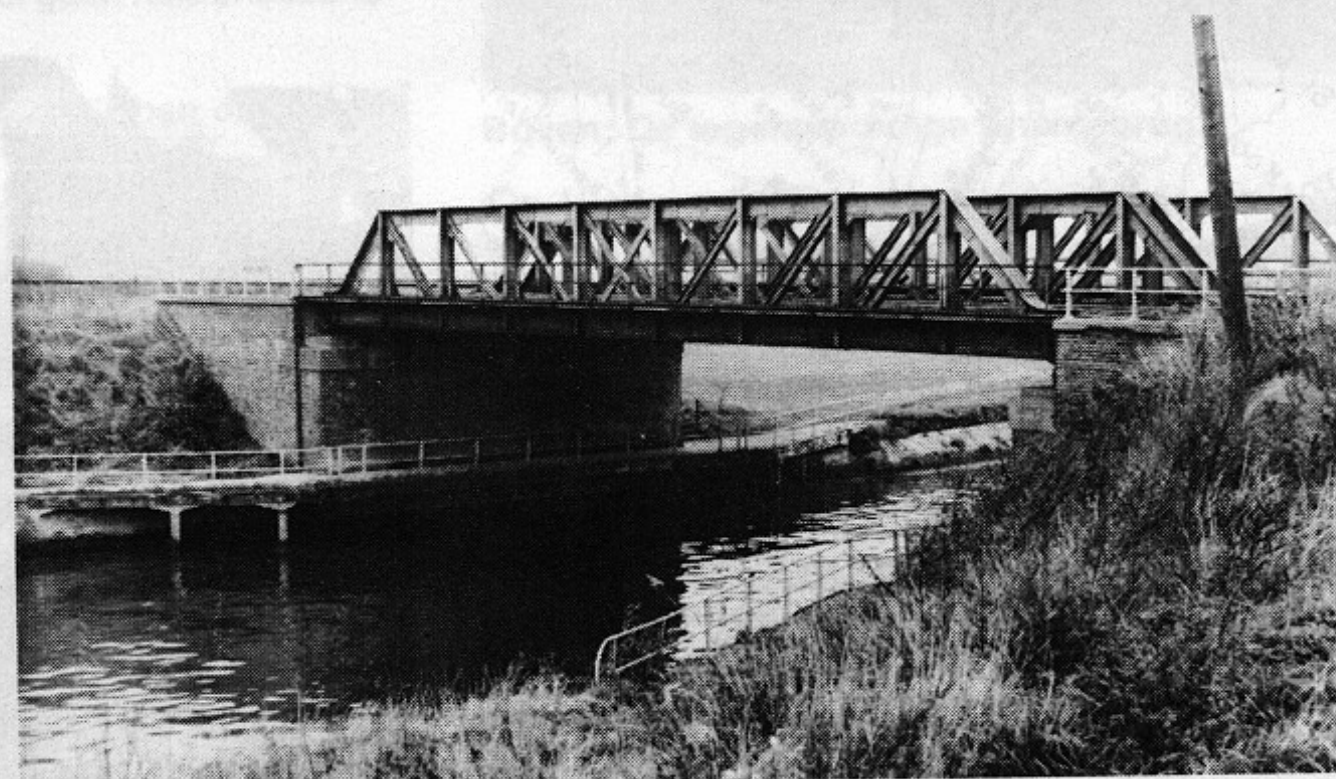
Boven: Oudenaarde. Het gedempte kanaal en de plaats van de brug (9).
Onder: Kerkhove. De tegenwoordige brug. De Duitsers kwamen tot staan bij de oprit links voor de brug en vielen het 1e Surrey Bataljon aan.



Onder: Kerkhove. De kraan bij Grijkoort



De tegenwoordige verkeersbrug bij Rugge.



De spoorbrug bij Avelghem gefotografeerd in 1973.



De verkeersbrug bij Escanaffles.



De verkeersbrug bij Helchin. Achter het huis de andere brug.

werden genomen. Golven aanstormende, fanatiek schreeuwende jonge nazi-soldaten maakten het aantal slachtoffers aan Duitse zijde alleen nog maar groter. Die nacht trokken de Surreys over de rivier terug. De volgende dag golfde de strijd heen en weer totdat de Britse troepen opdracht kregen de Scheldelinie te verlaten.

Het gebied waar deze actie werd uitgevoerd is weinig veranderd. De verkeersbrug is in oorspronkelijke stijl herbouwd. De kraan staat weer op haar rails terwijl ook de opslagplaats hersteld is.

Rugge 11

Deze brug werd op 19 mei om 09.30 uur door de 225e Veldcompagnie met succes opgeblazen. Onze foto laat de nieuwe brug van heden zien.

Avelgem 12

De stalen spoorbrug werd op 19 mei om 17.00 uur opgeblazen.

Deze brug is tamelijk moeilijk te bereiken, maar na een tocht langs de spoorbaan slaagden wij erin de gerepareerde spoorbrug te fotograferen.

Escanaffles 13

De oude verkeersbrug had een wegdek van gewapend beton en had een stalen overspanning van 40 meter. De brug werd op 19 mei om 23.00 uur door de 11e Veldcompagnie opgeblazen.

Helkijn 14

Dit was de laatste brug die in deze sector moest worden vernietigd; hij werd op 20 mei om 03.30 uur door de 11e Veldcompagnie opgeblazen. Gelijktijdig werden een blok huizen dat in het schootsveld van de infanterie lag en een bruggetje over een klein riviertje opgeblazen.

Warcoing 15 en 16

Hier lagen twee bruggen op een onderlinge afstand van zeventig meter. De eerste brug was gebouwd als vervanging voor een in de Eerste Wereldoorlog opgeblazen brug en had een houten wegdek. De tweede brug had een stalen over-

spanning van ongeveer 40 meter en was nog niet helemaal klaar. Het gevaar bestond dat wanneer een van de twee bruggen zou worden opgeblazen, de springladingen in de andere brug onklaar konden raken en daarom werden beide bruggen tegelijk opgeblazen. Op 19 mei om 18.30 uur werd de ontsteking ingeschakeld: de oude brug werd compleet vernield, maar de nieuwe brug werd slechts gedeeltelijk opgeblazen. Er werden nieuwe explosieven geplaatst en toen de Duitse troepen om 23.30 uur arriveerden, werd de brug voor hun neus opgeblazen.

De Schelde werd in 1971 op dit punt verlegd en de plaats van brug 16 was dan ook moeilijk te vinden. De toegangsweg naar de oude brug vonden wij ten slotte terug. De straatstenen waren geheel met gras overwoekerd. De nieuwe brug is weer volgens de oude staalboogconstructie herbouwd.



Boven: Een boot op het droge markeert de oever van het opgedroogde kanaal bij Oudenaarde.



Boven: Warcoing. De nieuwe verkeersbrug (15). Op de voorgrond op de plaats van het vissertje de begroeide weg naar de oude brug (16) die tegelijk met de andere brug werd opgeblazen. Onder: De enige oorspronkelijke brug in deze sector van de rivier – de hefbrug (5) in Oudenaarde.









Luitenant Audie Murphy

Audie Murphy, afkomstig uit een gezin met negen kinderen, werd op 20 juni 1924 geboren op een boerderij bij Kingston in Texas. Zijn vader was Emmett Murphy, een landarbeider, die zijn grote gezin nauwelijks kon onderhouden. Zo gauw de kinderen groot genoeg waren om een ploeg of een schop vast te houden, werden zij aan het werk gezet. Audie kan zich niet herinneren wanneer hij op het land moest gaan werken. Een van zijn allereerste herinneringen is dat hij in een baby-zitje vastgebonden zat terwijl zijn moeder, Josephine, onkruid wiede in een katoenveld in de buurt. De jaren verstreken en hij kreeg als taak hout te verzamelen langs de rivieroever voor het haardvuur. De afstand van zijn huis naar de rivier bedroeg bijna twee kilometer.

Hij was nog erg jong toen hij begon te jagen. Voor hem was dat geen sport want alles wat hij schoot was bitter nodig voor het onderhoud van hun gezin. Soms had hij maar één patroon; daardoor leerde hij accuraat en goed te schieten, een eigenschap die hem tijdens de oorlog goed van pas kwam.

Toen Audie elf of twaalf jaar was, verdween zijn vader. 'Hij wandelde gewoon ons leven uit', vertelt Audie, 'en wij hoorden nooit meer iets van hem'.

Toen de vader was vertrokken, hield het gezin op met de verbouw van katoen en verhuisden zij naar het huis van Audie's getrouwde zuster, mevrouw Corinne Burns, in Farmersville, Texas. Dit dorp kreeg later nationale bekendheid als het dorp van de jongeman die een militaire held en filmster werd. Om zijn moeder en zijn jongere broers en zusters te ondersteunen ging hij na zijn schooltijd

In deze serie verschenen eerder:

Normandië: nr. 1

De slag om Arnhem: nr. 2

Deze nummers kunnen worden besteld door het overmaken van f 4,95 per nummer op postgiro rekening 801302 t.n.v. Erven J. J. Tijl B.V., Blaloweg 20, Zwolle. Bij het verschuldigde bedrag voor de door u bestelde nummers dient u f 1,75 portokosten te tellen. Als omschrijving vermeldt u dan: Toen & Nu nr(s) Na ontvangst van uw betaling zenden wij de nummers zo spoedig mogelijk toe.

**'40~'45
TOEN & NU**

Luitenant Audie Murphy, 0-1692509, in een scène uit 'To Hell and Back', waarin hij zijn eigen ervaringen met de B-Compagnie van het 15e Infanterieregiment tijdens de oorlog speelt (Universal). Murphy zocht persoonlijk de locaties uit voor de film – Het Oak Creek reservaat werd Sicilië; de rivier de Yakima bij Washington werd als de rivier de Volturno in Italië gebruikt, terwijl de Chinookpas de Colmarpas in Zuid-Oost Frankrijk voorstelde.

werken als boerenarbeider waarbij hij dan bij zijn werkgevers op het platteland in de kost ging.

Na het landbouwseizoen ging Audie bij een tankstation annex kruidenierswinkel werken. Zijn salaris bedroeg twaalf dollar per week. In de tussentijd had zijn moeder een slepende ziekte opgelopen. In 1941, toen Audie 16 jaar was, stierf zij. De drie jongste kinderen kwamen in een weeshuis terecht. De oudere kinderen gingen ieder hun eigen weg. Een broer ging in het leger. Audie ging naar Greenville in Texas waar hij werk kreeg in een radiozaak. Toen de oorlog een jaar later begon, werkte hij daar nog steeds.

Audie probeerde dienst te nemen, eerst bij de mariniers, later bij de parachutisten. Hij werd afgekeurd. Hij woog namelijk te weinig. Uiteindelijk werd hij bij de infanterie aangenomen, maar dat beviel hem maar matig en hij besloot na zijn basisopleiding overplaatsing te vragen om als zweefvliegtuigpilot te worden opgeleid.

Hij kreeg al spoedig de bijnaam 'Baby-face' vanwege zijn jeugdige uiterlijk en tijdens zijn eerste exercitie viel hij zelfs flauw.

Hij beëindigde zijn basisopleiding in Fort Meade, maar in plaats van een gevechtstaak kreeg hij een baantje bij de postdienst.

Pas in 1943 werd Murphy naar Noord-Afrika gestuurd als vervanging voor een infanteriecompagnie maar in plaats van gevechtsacties volgde er weer een periode van monotone training. Ten slotte zou hij bij Tunis worden ingezet maar voor het overplaatsingsbevel was uitgevoerd, capituleerden de Duitsers in Noord-Afrika.

Hij onderging zijn vuurdoop op Sicilië waar hij door zijn luitenant werd berispt omdat hij twee Italiaanse officieren neerschoot die hij tijdens een verkenningsspatrouille tegen het lijf was gelopen.

Geknield schoot hij ze allebei neer toen zij op hun paard weggaloppeerden. Toen zijn luitenant vroeg waarom hij had geschoten antwoordde hij sarcastisch: 'Wat had ik dan moeten doen? Had ik ze moeten uitzwaaien?'

Tijdens de gevechten op Sicilië werd hij tot korporaal bevorderd. Op een gegeven moment zakte hij langs de weg in elkaar, hij had malaria. Een majoor in een jeep stopte om te vragen of hij ziek was. Zijn antwoord: 'Nee mijnheer, ik kots voor mijn plezier.'

Op weg naar Messina kwam Murphy tijdens de oversteek van de rivier de Furiano voor het eerst onder hevig artillerievuur van de Duitsers te liggen. Alhoewel hij tijdens deze gevechten geen grote rol speelde, vertelde hij dat hij daar wel de Duitsers als goede soldaten leerde kennen. Hij wist nu wat massaal vechten betekende.

Vlak achter de eerste aanvalsgolf landde hij op het vasteland van Italië bij Salerno. Hij kwam met zijn groep in actie ten noord-oosten van de stad toen hij een machinegeweerneest bij een opgeblazen brug bestormde. Tijdens die aanval sneuvelde zijn vriend Steiner.

Tijdens de verbeterde gevechten bij de oversteek van de rivier de Volturno veroverde zijn eenheid een vijandelijke bunker. Zij moesten de vijand misleiden terwijl de eigenlijke oversteek van de rivier een eind stroomopwaarts zou plaatsvinden waarna de vijand in de rug zou worden aangevallen. Murphy lag gedurende drie dagen onder vuur voordat de oversteek plaatsvond en de vijand onder de voet werd gelopen. Nadat zij de rivier waren overgestoken, begonnen zij de volgende morgen aan een opmars naar Mignano.

De Duitsers verdedigden de bergen aan beide zijden van de spoorlijn tussen Mount Lungo en Rotondo.

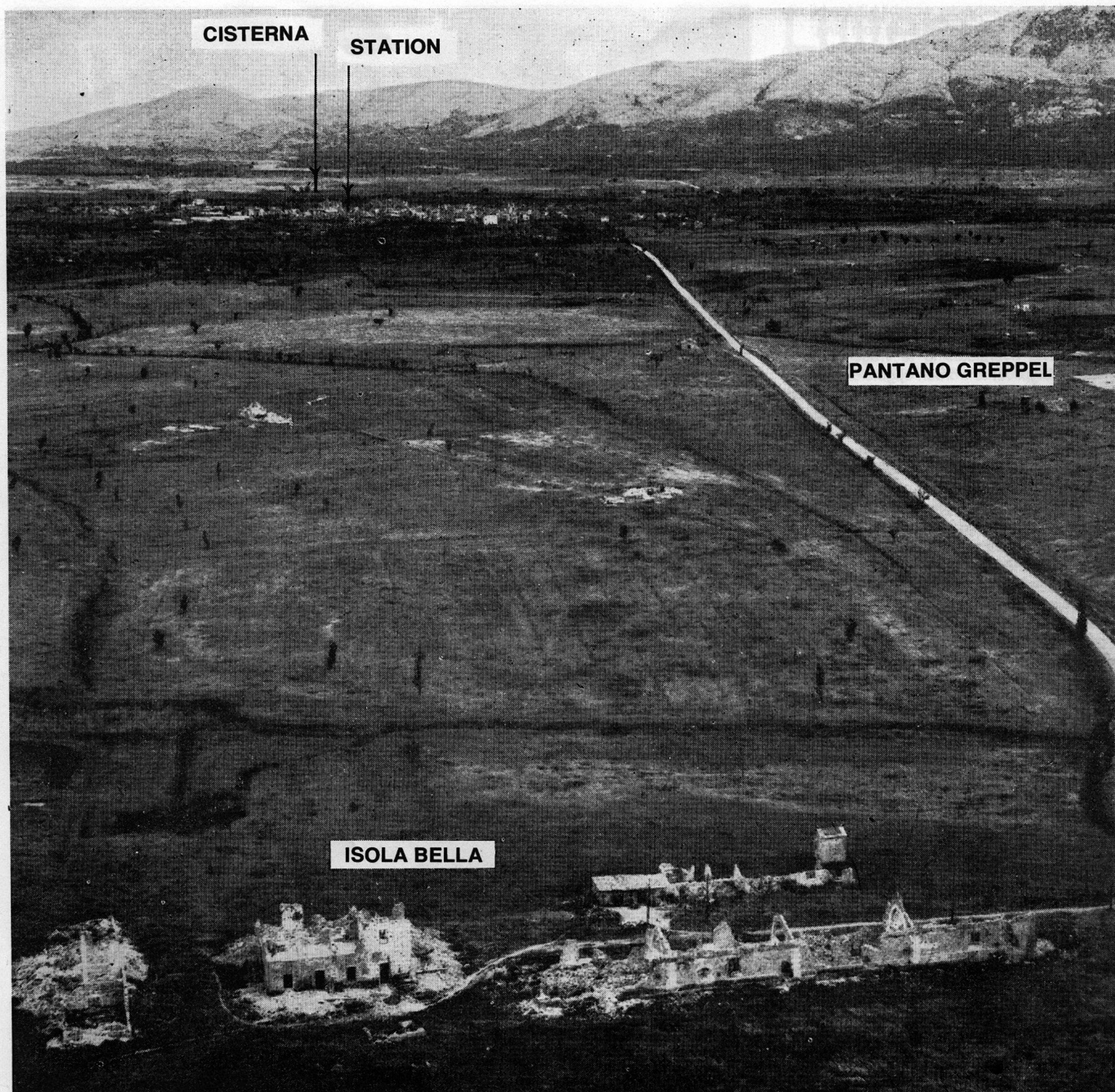
De bergwegen waren verraderlijk en de opmars werd bemoeilijkt door de dikke herfstmist.

Tijdens een verkenningsspatrouille zagen Murphy en zijn eenheid een goed gecamoufleerde Duitse tank aan de rand van een bosje over het hoofd. Toen zij vlak voor de tank liepen, zakte de loop en trokken de Duitsers een camouflagenet weg. De eerste granaat ontplofte voor de voeten van de mannen en in paniek zochten ze dekking in een smal ravijn terwijl zij een gewonde kameraad met



Boven: Audie Murphy in actie in de film; hier voert hij het gevecht op 15 augustus 1944 in Ramatuelle in zijn eentje uit, waarvoor hij de D.S.C. kreeg (Universal). Onder: Een scène uit 'Terug uit de Hel'. (Universal).





Boven: Isola Bella en Cisterna met de weg tussen Conca en Cisterna, het centrum van de rechter flankaanval van het 15e Regiment op 30 januari 1944. Het 1e en het 3e Rangers rukten op langs de Pantanogreppel; het 4e Rangers viel op de voorgrond in de richting van Isola Bella aan om de weg voor het 15e vrij te maken (US Signal Corps).

zich meesleepten. De tank stopte en er verscheen een hoofd boven de koepel. Blijkbaar had de man niets gezien want het luik werd gesloten, de tank keerde om en reed weg.

De gevechten om Mount Rotondo werden steeds heviger maar Murphy werd met zijn mannen elke keer weer teruggeslagen. Het 15e Infanterieregiment viel de Duitsers vanuit het zuiden aan terwijl het 30e hen in de rug aanviel. De Duitsers waren volledig verrast. Murphy's 1e Bataljon moest heuvel 193 nemen, een rotsachtige helling aan de voet van de berg. De nacht viel en Murphy realiseerde zich pas dat de naderende voetstapen van Duitsers waren toen hij hun schaduwen vlak voor zich zag. Zijn mannen waren volkomen verrast maar Murphy greep zijn geweer en opende het vuur. Toen de Duitsers zich terugtrokken, klommen de Amerikanen de helling op en verscholen zij zich in een oude groeve waar zij de nacht doorbrachten.

De volgende morgen zagen zij zeven Duitsers behoedzaam via het rotspad naar boven komen. De eenheid van Murphy ging snel in stelling en ontzekerde de geweren. De Duitsers naderden erg voorzichtig alsof zij een hinderlaag verwachtten. De Amerikanen openden pas op het allerlaatste moment het vuur. Drie Duitsers werden gedood en de andere vier werden gevangen genomen.

In de buurt van Napels moest Murphy weer oefenen met als sluitstuk een driedaagse oefening als voorbereiding op de landing bij Anzio. Vlak voordat zijn eenheid vertrok, kreeg Murphy weer een malaria-aanval, hij had meer dan 40 graden koorts. Zo snel mogelijk probeerde hij uit het hospitaal te komen; binnen een week arriveerde hij in een landingsboot met nieuwe troepen op het bruggehoofd.

Hij probeerde zo snel mogelijk bij zijn compagnie te komen en bereikte die vlak achter het Mussolinikanaal; toen bleek dat de sterkte van zijn compagnie was teruggelopen tot 34 man ondanks het feit dat de feitelijke landing zonder noemenswaardige tegenstand was verlopen. Hij was tot sergeant gepromoveerd.

Die nacht ging hij met twee mannen op een verkenningsspatrouille naar de weg tussen Cister-

na en Sessano.

De Amerikanen wilden een grootscheepse aanval uitvoeren om het bruggehoofd te vergroten dat nog steeds binnen het bereik van de Duitse artillerie lag.

De 3e Amerikaanse divisie zou de aanval uitvoeren, voorafgegaan door drie bataljons Rangers. Het 13e Bataljon van het 15e Infanterieregiment moest een opmars uitvoeren via een parallelweg die drie kilometer rechts van de opmarsweg van de hoofdmacht liep. Het 13e Bataljon moest de flank van de aanval beschermen. Hun aanval werd ingezet door tanks van het 751e Tankbataljon. De B-Compagnie van Murphy van het 1e Bataljon moest een gedeelte van de weg vrijmaken waarachter de Duitsers zich hadden ingegraven. Zij werden met een dodelijk vuur van een 20 mm kanon begroet en moesten bovendien dekking zoeken toen er artilleriegranaten begonnen te vallen. In de grote verwarring kroop Murphy onder een heg terwijl hij instinctief zijn handgranaten controleerde. Zijn hart stond bijna stil toen hij merkte dat uit een granaat de veiligheidspen verdwenen was. Hij voelde zich alsof hij ieder moment in stukjes kon worden geblazen. Een voorzorgsmaatregel die hij uit ervaring had genomen, redde hem echter. Hij had plakband aange-

bracht rondom de hendel die normaal door de veiligheidsspen wordt tegengehouden. Langzaam kroop hij achteruit en vond de veiligheidsspen, die hij voorzichtig weer in de handgranaat stak. Hij was hier nog maar net mee klaar toen een sluipschutter op hem begon te vuren. Voordat hij kon zien waar de schoten vandaan kwamen, werd hij door een exploderende granaat de lucht in geslingerd. De explosie doodde een soldaat die naast hem lag. De gevechten duurden de gehele dag; de Duitsers hadden een overvloed aan automatisch vuur en toen de nacht inviel moest de compagnie terugtrekken.

Het bataljon was 150 man kwijtgeraakt, inclusief de commandant, luitenant-kolonel Izenour. Majoor Frank Sinsel werd naar voren gestuurd om het commando over te nemen en Murphy kreeg het commando over een peloton. Op 30 januari 1944 veroverde het 15e Bataljon Isola Bella.

De eerste gezagscrisis met zijn mannen ontstond toen Murphy op een gegeven moment een soldaat, Jakoby, opdracht gaf een paar mannen te helpen om dode koeien te begraven. Jakoby weigerde en begon te sputteren; Murphy gaf hem bliksemsnel een linkse en een rechtse op zijn kaak. Het excuus van Murphy: 'De voorschriften hebben wij achtergelaten. We hadden al bepaking genoeg.'

De bittere gevechten om Anzio duurden tot eind mei 1944 en de divisie van Murphy bleef min of meer op dezelfde plaats liggen tot het moment van de uiteindelijke doorbraak.

Cisterna werd pas veroverd nadat de troepen op het bruggehoofd contact maakten met de Amerikaanse troepen die vanuit het zuiden oprukten.

Murphy moest weer naar het hospitaal voor zijn malaria maar hij was op tijd terug bij zijn mannen toen de doorbraak kwam. Tijdens de gevechten sneuvelde er nog een goede vriend van hem.

Na de verovering van Rome kregen Murphy en zijn mannen een poosje rust waarna zij naar een nieuw trainingskamp gingen voor de volgende aanval – de landingen in Zuid-Frankrijk, operatie Anvil.

Audy Murphy landde op het strand van Ramatuelle.

De zwakke verdedigingslinie op het strand werd snel opgerold. Toen Murphy bij Ramatuelle landinwaarts trok, sneuvelde er weer twee vrienden van hem. Hij stond helemaal alleen in het open veld en raakte door het dolle heen toen hij plotseling oog in oog kwam te staan met twee Duitsers. Een ogenblik keken ze elkaar aan; toen deed Murphy's snelle reactie met zijn karabijn de twee Duitsers dood neervallen. Aan een bosrand werd hij weer onder vuur genomen maar Murphy kon met zijn M1 karabijn weinig uitrichten tegen het automatische vuur van de Duitsers.

Hij leende een licht machinegeweer van een eenheid die in een boerderij vlak in de buurt zat, ging terug en stelde het wapen op in een greppel. Vanuit zijn lage positie schoot hij echter over de Duitsers heen. Ondanks het gebrek aan dekking verplaatste hij het machinegeweer naar het open veld terwijl hij door de Duitsers onder vuur werd genomen. Hij gaf een paar vuurstoten af en liep toen met het machinegeweer in de aanslag naar voren. Nadat hij nog een paar keer op Duitsers had gevuurd liep hij terug naar de greppel. Hier lag Pte. Brandon, een soldaat die al sinds Sicilië bij Murphy was geweest, op hem te wachten. De Duitsers deden alsof zij zich wilden overgeven, maar toen Brandon opstond werd hij door het vuur van een mitrailleur neergemaaid. Hij stierf in de armen van Murphy.

Murphy, die nu weer alleen was, wilde wraak nemen. Hij rende naar voren terwijl hij handgranaten in een mitrailleur nest gooide. Hij greep het MG42 machinegeweer van de Duitsers en alsof het een pistoolmitrailleur was rende hij met het wapen vanuit de heup vurend naar boven. Hij dacht alleen maar aan zijn zojuist gesneuvelde kameraad. Hij bestormde het Duitse mitrailleur nest van waaruit men Brandon had gedood met het logge wapen op zijn heup en doodde alle

Duitsers in het mitrailleur nest. Het gevolg was dat de heuvel snel kon worden veroverd door de verminderde tegenstand. Dit was voor het grootste deel te danken aan de actie van Murphy. Hij gaf zich vrijwillig op om contact te maken met andere eenheden van zijn bataljon die nog in gevecht waren gewikkeld met de vijand. Tijdens zijn tocht door de bossen veroverde hij met twee soldaten een Duitse waarnemingspost met acht soldaten. De Amerikaanse opmars ging door via de Rhone-vallei. Bij Montélimar kreeg zijn eenheid opdracht om de stad heen te trekken en vanuit het noorden aan te vallen.

Tijdens deze aanval bleek weer eens hoe moedig Murphy was. Zijn eenheid lag onder zwaar vuur van twee 88mm kanonnen en een groot aantal lichte wapens. Hij greep een bazooka en met drie granaten blies hij een Duits munitiedepot op. De soldaten durfden toen weer naar voren te gaan en ondersteund door tanks maakten zij dertig krijsgesvangenen.

Tijdens een speurtocht in Montélimar naar verborgen sluipschutters kwam hij oog in oog te staan met, zoals hij zelf vertelde, 'Een verschrikkelijk uitziende kerel met een pistoolmitrailleur. Zijn gezicht was zwart en hij had fonkelende, rode ogen. Ik gaf een vuurstoot op hetzelfde moment dat hij dat ook deed; toen hoorde ik glas rinkelen.' Hij had op zijn eigen spiegelbeeld gevuurd. Een soldaat die bij hem stond zei: 'Dat is de eerste keer dat ik een vent uit Texas even snel heb zien schieten als hijzelf.'

Na de val van Besancon stond hij met twee soldaten te praten toen er een mortiergranaat bij zijn voeten terechtkwam. Door de explosie raakte hij bewusteloos. Toen hij bijkwam, ontdekte hij dat hij aan de rand van een krater zat met een gebroken karabijn in zijn handen. De hak was van zijn schoen geslagen. De twee mannen met wie hij stond te praten waren dood en drie mannen die verderop stonden waren gewond. Murphy legde uit wat er was gebeurd. 'Wanneer een mortiergra-

naat op de grond explodeert, vliegen de scherven kegelvormig naar boven en naar buiten. Ik stond blijkbaar precies in het centrum en kreeg alleen maar met een paar scherfjes te maken.'

Murphy was echter wel aan zijn voet gewond en moest een paar dagen naar het hospitaal.

Tijdens de hevige gevechten in de bergen bij Cleurie zuiverde Murphy verschillende vijandelijke posities in zijn eentje. In een gevecht om een groeve in de buurt te veroveren redde hij met zijn M1 karabijn en handgranaten zijn bataljonscommandant, die met een viermanspatrouille de omgeving aan het verkennen was. Zij waren onder vuur genomen door een verborgen Duitse mitrailleur. Murphy doodde vijf Duitsers en verwondde er drie.

Een andere solo-actie voerde hij uit toen hij op zoek was naar een Duitse sluipschutter die al een paar Amerikanen had gedood. Hij gebruikte al zijn jachtervaring uit zijn jeugd en toen hij en de sluipschutter elkaar precies tegelijk zagen, schoot Murphy het eerst – twee schoten precies in het voorhoofd van de Duitser.

Kort na deze acties werd Murphy weer gewond, een Duitse sluipschutter doorboorde zijn heup. Hij viel op de grond en de Duitser vuurde op zijn helm die van zijn hoofd was gevallen. Met één hand schoot hij de Duitser een kogel precies tussen zijn ogen. Murphy werd op de motorkap van een jeep naar de eerste hulppost gebracht, waar hij drie dagen lag voordat hij naar het hospitaal werd overgebracht. Hij kreeg koudvuur in zijn wond. Hij bracht een maand in het hospitaal door, waar de doktoren vochten voor het behoud van zijn been met penicilline-injecties. Vijf pond geïnfecteerd vlees moest worden verwijderd. Het duurde verscheidene weken voordat hij zijn been weer kon gebruiken en pas in januari 1945 keerde hij terug naar het front.

Zijn eenheid had Straatsburg bereikt – zij nam deel aan de Colmarslag tegen een Duitse saillant op de westelijke oever van de Rijn; deze bedreig-

Onder: De actie waarvoor Audie Murphy zijn hoge onderscheiding kreeg, weergegeven in de film. In de film werd een Shermantank gebruikt in plaats van de tankdestroyer die in Holtzwihr door Murphy werd gebruikt (Universal).





Boven: Dit was de plaats waar de tankdestroyer in 1945 stond. Op de achtergrond het dorpje Holtzwihr. Rechts de greppel waar de Duitsers werden neergeschoten. Bij de boom midden op de foto werd een mitrailleurgroep gedood toen een granaat in de boom ontplofte, waarvan de littekens nu nog te zien zijn. Het bos is nu veel dichter, met kreupelhout en struikgewas; de stronken van de oude bomen zijn echter niet weggehaald. De uitgever vond een paar meter vanaf de weg in het bos een luchtfilter en een granaathuls van de tankdestroyer.

de de flanken van de Geallieerden, die nu langs de oever van de Rijn naar het noorden oprukten. Samen met het Franse leger werden de rivieren de Fecht en de Ill overgestoken.

Bij een aanval op Holtzwihr en Riedwihr leed het 30e Regiment bloedige verliezen nadat de brug over de Ill was ingestort onder het gewicht van een tank. Murphy's eenheid werd weer ingezet. Hij raakte aan beide benen gewond door granaatscherven.

De volgende middag, 26 januari 1945, raakte Murphy betrokken bij een gevecht dat hem later de

Congressional Medal of Honour zou opleveren. In zijn boek 'Terug uit de Hel' beschrijft hij deze actie met de volgende woorden.

'Om twee uur 's middags zie ik dat de Duitsers zich opstellen om aan te vallen. Zes tanks rijden Holtzwihr uit, drie waaieren uit naar links en drie naar rechts van het open veld. Ze willen blijkbaar een omtrekkende beweging maken en de uitlopers van het bos als dekking gebruiken. Ik schreeuw mijn manschappen toe dat ze zich gereed moeten houden.

Dan komen golf na golf de witte stipjes, nauwelijks



Links: Generaal Mike O'Daniel, commandant van de 3e Divisie, feliciteert luitenant Murphy met de Medal of Honour van het Congres, die hem even later door generaal Alexander Patch zal worden opgespeld (Associated Press). Boven: Luitenant Murphy na de ceremonie op 2 juni 1945 op een vliegveld bij Salzburg in Oostenrijk. Het Legioen van Verdienste is op zijn borst gespeld. (Keystone).

te onderscheiden tegen de achtergrond van sneeuw, over het veld aanstormen. Het zijn de vijandelijke infanteristen die sneeuwcapen dragen en in tirailleurslinie optrekken.

Een van onze tankdestroyers start de motor en maakt zich klaar om te vuren. Het voertuig glijdt in een sloot en zakt zo scheef dat het onmogelijk wordt de lopen van de kanonnen te richten. De chauffeur trapt het gaspedaal in, maar de tank zakt steeds verder in de sloot; de motor zwijgt. De bemanning springt eruit en maakt dat ze wegkomt. 'Ik probeer het hoofdkwartier op te roepen', brult de artillerie-waarnemer.

Ik had niet meer aan hem gedacht. We mogen de radio niet in vijandelijke handen laten vallen.

'Ga naar achteren', brul ik. 'Ik zal de artillerie wel oproepen.'

'Ik wil jullie niet in de steek laten.'

'Schiet op! Je kunt niets voor ons doen. Zorg maar dat ze de radio niet krijgen.'

Ik grijp een kaart, schat de positie van de vijand en grijp de veldtelefoon.

'Bataljon,' klinkt de opgewekte stem van een luitenant op het hoofdkwartier.

'Met Murphy. We worden aangevallen. Verbind me met de artillerie.'

'Een moment.'

'Ik moet rookbommen hebben op coördinaten 30.5-60 en laat ze opschieten.'

'Hoeveel moffen?'

'Ik zie zes tanks en een paar honderd infanteristen.'

'Goeie God! Dichtbij?'

'Nogal. Geef me die artillerie.'

Ik hang de hoorn op en grijp mijn karabijn juist op het moment dat de inleidende beschietingen beginnen. Het is moordend. Door één voltreffer wordt onze hele machinegeweergroep buiten gevecht gesteld. De tweede tankdestroyer krijgt een voltreffer en drie tanksoldaten worden gedood. De anderen klauteren hoestend en halfverblind uit de rokende toren en rennen de weg over. Op dat moment weet ik dat wij verloren zijn.

De rookgranaat suist over ons heen en belandt achter de aanstormende Duitsers.

'200 rechts; 200 minus. En schieten maar'

Ons tegenbombardement is precies raak. Een rij vijandelijke infanteristen verdwijnt in een wolk van sneeuw en rook. Maar de anderen blijven doorrennen.

De telefoon gaat. 'Hoe dichtbij zijn ze?'

'50 minus en blijf doorvuren.' Het spervuur moet tussen ons en de vijand blijven.

De tanks zijn nu dicht genoeg genaderd om onze stellingen met hun mitrailleurs onder vuur te nemen. Van de honderdachtentwintig man die aan het gevecht begonnen zijn er geen veertig meer over. En ik ben de laatste van de zeven officieren. Tanks met geweren tegenhouden is nutteloos. Ik brul mijn mannen toe dat ze zich terug moeten trekken.

'En jij dan?' schreeuwt Kohl.

'Ik blijf zolang mogelijk bij de telefoon. Laat de jongens terugtrekken, maar houd ze bij elkaar. Candler zal je helpen.'

'Candler is dood.'

De telefoon gaat.

'Hoe dichtbij zijn ze?'

'50 minus en blijf vuren. De compagnie trekt terug.' Ik kijk en zie dat de mannen aarzelen. Ik smijt de hoorn op de haak en brul: 'Maak dat jullie wegkomen. Dit is een bevel!'

Kohl zegt nog iets, maar zijn woorden gaan verloren doordat een granaat inslaat. Hij haalt zijn schouders op, maakt een gebaar met zijn duim en de manschappen lopen onzeker het bos in, telkens met bezorgde gezichten achterom kijkend. Ik grijp mijn karabijn en begin te schieten tot mijn munitie op is. Terwijl ik wil wegllopen, valt mijn oog op de brandende tankdestroyer. Op de toren staat nog een volkomen intact machinegeweer met verscheidene kisten munitie. De Duitse tanks zijn plotseling naar links gezwenkt.

Ik verander van idee en klim met de telefoon bovenop de tankdestroyer. Het lijkt van de luitenant

met wie ik vanmorgen heb gesproken hangt over de rand van het luik. Zijn keel is afgesneden en langs de zijkant van de destroyer loopt een dun straaltje bloed.

Ik trek het lijk eruit en gooi het in de sneeuw.

De telefoon gaat.

'Hoe dichtbij zijn ze?'

'50 minus en ga door met schieten.'

'Hoe dicht zijn ze bij uw positie?'

'Als je even aan de lijn blijft dan kun je een van die rotzakken aan de telefoon krijgen.'

Ik onderzoek haastig het machinegeweer en constateer dat het niet beschadigd is. Als ik de trekker overhaal, klinkt het geratel me als muziek in de oren. Drie moffen zakken in elkaar en vallen in de sneeuw.

Bwamm! De tankdestroyer schudt hevig. Vaag dringt tot me door dat hij waarschijnlijk een voltreffer heeft gekregen.

De telefoon gaat weer.

'Met sergeant Bowes. Leeft u nog luitenant?'

'Momenteel nog wel.'

Ik spreid de kaart op mijn linkerhand uit.

'Corrigeer vuur. . .'

Bwamm! Ik ben me bewust van een lichtflits en een explosie. Ik wankel achteruit met de kaart en de hoorn van de veldtelefoon in mijn handen.

'Luitenant! Luitenant! Kunt u me verstaan? Leeft u nog, luitenant?'

'Ik geloof het wel. Corrigeer vuur: 50 minus en houd de lijn open.'

Ik steek nog een patroonband in het machinegeweer en haal de trekker weer over. De rook is zo dicht dat ik nauwelijks iets kan onderscheiden en de stank van verschroeid vlees dringt weer in mijn neusgaten. Maar als de wind de rook wegblaast schiet ik op elk bewegend voorwerp.

Het machinegeweer heeft de moffen in verwarring gebracht. Het is duidelijk dat ze niet weten waar het staat opgesteld. Later heb ik gehoord dat ze verwachtten dat de met benzine en munitie geladen tankdestroyer elk moment de lucht in kon vliegen. Daarom durfden de vijandelijke tanks niet in de buurt te komen en konden de infanteristen zich niet voorstellen dat iemand die als dekking zou gebruiken.

Ik weet daar niets van. Voorlopig kan ik niet denken. Mijn verdoofde geest wil maar één ding: vernietigen. Ik ben me ervan bewust dat de rook en de geschutstoren mij praktisch aan het gezicht onttrekken en dat ik voor het eerst in drie dagen warme voeten heb.

Nu proberen de Duitsers iets anders. Een windvlaag tilt het rookgordijn op en ik zie een vijandelijke sergeant op nog geen dertig meter van me af in de sloot langs de weg zitten. Hij gluurt voorzichtig om zich heen, maakt dan een beweging met zijn

hoofd tegen zijn peloton om dichterbij te komen. Terwijl ik de loop van mijn mitrailleur in zijn richting draai, onttrekt een rookwolk hem aan mijn gezicht. Ik wacht ongeveer een minuut. Boven mijn hoofd kraken de bevroren takken in de wind en de rook trekt weg. De twaalf Duitsers, die als patrijzen bij elkaar op een hoopje zitten, overleggen iets; ze vragen zich af waar ik zit. Ik haal de trekker over en maak een maaierende beweging. De twaalf lichamen vallen over elkaar heen. Zorgvuldig vuur ik nog een keer en grijp de telefoon weer.

'Corrigeer vuur, bataljon, 50 minus.'

'Bent u nog ongedeerd, luitenant?'

De granaten vallen op minder dan vijftig meter van de destroyer. De brullende, gillende Duitsers, die er middenin zitten, zwijgen. De vijandelijke tanks, die zonder de steun van hun infanterie niet verder willen gaan, rijden rammelend terug naar Holtzwihr.

Ik grijp de telefoon weer. 'Sergeant. Sergeant Bowes. Corrigeer vuur: 50 minus en blijf schieten. Dit is mijn laatste aanwijzing.'

'50 minus? Maar daar zit u zelf!'

'Kan me niet verdommen; 50 minus.'

Door de schok van de exploderende granaten word ik bijna van de tank geslagen. Even ben ik verdoofd, dan heb ik de hoorn van de telefoon weer in mijn handen.

'Sergeant Bowes. Bataljon. Sergeant.' Geen antwoord. De telefoonlijn is defect geraakt.

Mijn versufte geest geeft traag bevelen aan mijn lichaam. Zorgvuldig vouw ik de stafkaart dicht en zie dat die met granaatsplinters doorzeefd is. Ik bekijk mijn armen en handen. Geen schrammetje te zien. In mijn rechterbeen voel ik een doffe pijn. Ik buig me voorover en zie dat mijn broekspijp bloedvlekken vertoont. Dat hindert niet.

Alsof ik onder invloed van een verdovend middel verkeer laat ik me van de tankdestroyer glijden en loop, zonder op of om te kijken, het bospad af. Als de Duitsers op me willen schieten dan moeten ze dat maar doen. Angst en uitputting hebben me zo verslapt, dat het me absoluut niet interesseert. Mannen van het 15e Infanterieregiment beschreven het heroïsche gevecht van Murphy in hun eigen woorden in de officiële kroniek van de 3e Infanteriedivisie.

Luitenant-kolonel Keith L. Ware schreef later: 'De verovering van het bos bij Riedwihr was ten koste van zware verliezen gegaan. Tactisch was het bezit van het bos van vitaal belang.

Daarom voerde de vijand op 26 januari 's middags een zware tegenaanval uit op de stellingen van de B-compagnie met twee compagnieën en zes zware tanks.'

Eerste luitenant Walter W. Weispenning, artilleriewaarnemer, zei: 'Het bos was niet erg dicht en

Onder: De nieuwe Maison Rougebrug over de ILL (1973). De oude houten brug begaf het in 1945 onder het gewicht van een tank.





Boven: Dit was de plaats waar de tankdestroyer in 1945 stond. Op de achtergrond het dorpje Holtzwihr. Rechts de greppel waar de Duitsers werden neergeschoten. Bij de boom midden op de foto werd een mitrailleurgroep gedood toen een granaat in de boom ontplofte, waarvan de littekens nu nog te zien zijn. Het bos is nu veel dichter, met kreupelhout en struikgewas; de stronken van de oude bomen zijn echter niet weggehaald. De uitgever vond een paar meter vanaf de weg in het bos een luchtfilter en een granaathuls van de tankdestroyer.

de de flanken van de Geallieerden, die nu langs de oever van de Rijn naar het noorden oprukten. Samen met het Franse leger werden de rivieren de Fecht en de Ill overgestoken.

Bij een aanval op Holtzwihr en Riedwihr leed het 30e Regiment bloedige verliezen nadat de brug over de Ill was ingestort onder het gewicht van een tank. Murphy's eenheid werd weer ingezet. Hij raakte aan beide benen gewond door granaatscherven.

De volgende middag, 26 januari 1945, raakte Murphy betrokken bij een gevecht dat hem later de

Congressional Medal of Honour zou opleveren. In zijn boek 'Terug uit de Hel' beschrijft hij deze actie met de volgende woorden.

'Om twee uur 's middags zie ik dat de Duitsers zich opstellen om aan te vallen. Zes tanks rijden Holtzwihr uit, drie waaieren uit naar links en drie naar rechts van het open veld. Ze willen blijkbaar een omtrekkende beweging maken en de uitlopers van het bos als dekking gebruiken. Ik schreeuw mijn manschappen toe dat ze zich gereed moeten houden.

Dan komen golf na golf de witte stipjes, nauwelijks



Links: Generaal Mike O'Daniel, commandant van de 3e Divisie, feliciteert luitenant Murphy met de Medal of Honour van het Congres, die hem even later door generaal Alexander Patch zal worden opgespeld (Associated Press). Boven: Luitenant Murphy na de ceremonie op 2 juni 1945 op een vliegveld bij Salzburg in Oostenrijk. Het Legioen van Verdienste is op zijn borst gespeld. (Keystone).

te onderscheiden tegen de achtergrond van sneeuw, over het veld aanstormen. Het zijn de vijandelijke infanteristen die sneeuwcapen dragen en in tirailleurslinie optrekken.

Een van onze tankdestroyers start de motor en maakt zich klaar om te vuren. Het voertuig glijdt in een sloot en zakt zo scheef dat het onmogelijk wordt de lopen van de kanonnen te richten. De chauffeur trapt het gaspedaal in, maar de tank zakt steeds verder in de sloot; de motor zwijgt. De bemanning springt eruit en maakt dat ze wegkomt. 'Ik probeer het hoofdkwartier op te roepen', brult de artillerie-waarnemer.

Ik had niet meer aan hem gedacht. We mogen de radio niet in vijandelijke handen laten vallen.

'Ga naar achteren', brul ik. 'Ik zal de artillerie wel oproepen.'

'Ik wil jullie niet in de steek laten.'

'Schiet op! Je kunt niets voor ons doen. Zorg maar dat ze de radio niet krijgen.'

Ik grijp een kaart, schat de positie van de vijand en grijp de veldtelefoon.

'Bataljon,' klinkt de opgewekte stem van een luitenant op het hoofdkwartier.

'Met Murphy. We worden aangevallen. Verbind me met de artillerie.'

'Een moment.'

'Ik moet rookbommen hebben op coördinaten 30.5-60 en laat ze opschieten.'

'Hoeveel moffen?'

'Ik zie zes tanks en een paar honderd infanteristen.'

'Goeie God! Dichtbij?'

'Nogal. Geef me die artillerie.'

Ik hang de hoorn op en grijp mijn karabijn juist op het moment dat de inleidende beschietingen beginnen. Het is moordend. Door één voltreffer wordt onze hele machinegeweergroep buiten gevecht gesteld. De tweede tankdestroyer krijgt een voltreffer en drie tanksoldaten worden gedood. De anderen klauteren hoestend en halfverblind uit de rokende toren en rennen de weg over. Op dat moment weet ik dat wij verloren zijn.

De rookgranaat suist over ons heen en belandt achter de aanstormende Duitsers.

'200 rechts; 200 minus. En schieten maar'

Ons tegenbombardement is precies raak. Een rij vijandelijke infanteristen verdwijnt in een wolk van sneeuw en rook. Maar de anderen blijven doorrennen.

De telefoon gaat. 'Hoe dichtbij zijn ze?'

'50 minus en blij doorvuren.' Het spervuur moet tussen ons en de vijand blijven.

De tanks zijn nu dicht genoeg genaderd om onze stellingen met hun mitrailleurs onder vuur te nemen. Van de honderdachtentwintig man die aan het gevecht begonnen zijn er geen veertig meer over. En ik ben de laatste van de zeven officieren. Tanks met geweren tegenhouden is nutteloos. Ik brul mijn mannen toe dat ze zich terug moeten trekken.

'En jij dan?' schreeuwt Kohl.

'Ik blijf zolang mogelijk bij de telefoon. Laat de jongens terugtrekken, maar houd ze bij elkaar. Candler zal je helpen.'

'Candler is dood.'

De telefoon gaat.

'Hoe dichtbij zijn ze?'

'50 minus en blij vuren. De compagnie trekt terug.' Ik kijk en zie dat de mannen aarzelen. Ik smijt de hoorn op de haak en brul: 'Maak dat jullie wegkomen. Dit is een bevel!'

Kohl zegt nog iets, maar zijn woorden gaan verloren doordat een granaat inslaat. Hij haalt zijn schouders op, maakt een gebaar met zijn duim en de manschappen lopen onzeker het bos in, telkens met bezorgde gezichten achterom kijkend. Ik grijp mijn karabijn en begin te schieten tot mijn munitie op is. Terwijl ik wil wegllopen, valt mijn oog op de brandende tankdestroyer. Op de toren staat nog een volkomen intact machinegeweer met verscheidene kisten munitie. De Duitse tanks zijn plotseling naar links gezwenkt.

Ik verander van idee en klim met de telefoon bovenop de tankdestroyer. Het lijkt van de luitenant

met wie ik vanmorgen heb gesproken hangt over de rand van het luik. Zijn keel is afgesneden en langs de zijkant van de destroyer loopt een dun straaltje bloed.

Ik trek het lijk eruit en gooi het in de sneeuw.

De telefoon gaat.

'Hoe dichtbij zijn ze?'

'50 minus en ga door met schieten.'

'Hoe dicht zijn ze bij uw positie?'

'Als je even aan de lijn blijft dan kun je een van die rotzakken aan de telefoon krijgen.'

Ik onderzoek haastig het machinegeweer en constateer dat het niet beschadigd is. Als ik de trekker overhaal, klinkt het geratel me als muziek in de oren. Drie moffen zakken in elkaar en vallen in de sneeuw.

Bwamm! De tankdestroyer schudt hevig. Vaag dringt tot me door dat hij waarschijnlijk een voltreffer heeft gekregen.

De telefoon gaat weer.

'Met sergeant Bowes. Leeft u nog luitenant?'

'Momenteel nog wel.'

Ik spreid de kaart op mijn linkerhand uit.

'Corrigeer vuur. . .'

Bwamm! Ik ben me bewust van een lichtflits en een explosie. Ik wankel achteruit met de kaart en de hoorn van de veldtelefoon in mijn handen.

'Luitenant! Luitenant! Kunt u me verstaan? Leeft u nog, luitenant?'

'Ik geloof het wel. Corrigeer vuur: 50 minus en houd de lijn open.'

Ik steek nog een patroonband in het machinegeweer en haal de trekker weer over. De rook is zo dicht dat ik nauwelijks iets kan onderscheiden en de stank van verschroeid vlees dringt weer in mijn neusgaten. Maar als de wind de rook wegblaast schiet ik op elk bewegend voorwerp.

Het machinegeweer heeft de moffen in verwarring gebracht. Het is duidelijk dat ze niet weten waar het staat opgesteld. Later heb ik gehoord dat ze verwachtten dat de met benzine en munitie geladen tankdestroyer elk moment de lucht in kon vliegen. Daarom durfden de vijandelijke tanks niet in de buurt te komen en konden de infanteristen zich niet voorstellen dat iemand die als dekking zou gebruiken.

Ik weet daar niets van. Voorlopig kan ik niet denken. Mijn verdoofde geest wil maar één ding: vernietigen. Ik ben me ervan bewust dat de rook en de geschutstoren mij praktisch aan het gezicht onttrekken en dat ik voor het eerst in drie dagen warme voeten heb.

Nu proberen de Duitsers iets anders. Een windvlaag tilt het rookgordijn op en ik zie een vijandelijke sergeant op nog geen dertig meter van me af in de sloot langs de weg zitten. Hij gluurt voorzichtig om zich heen, maakt dan een beweging met zijn

hoofd tegen zijn peloton om dichterbij te komen. Terwijl ik de loop van mijn mitrailleur in zijn richting draai, onttrekt een rookwolk hem aan mijn gezicht. Ik wacht ongeveer een minuut. Boven mijn hoofd kraken de bevroren takken in de wind en de rook trekt weg. De twaalf Duitsers, die als patrijzen bij elkaar op een hoopje zitten, overleggen iets; ze vragen zich af waar ik zit. Ik haal de trekker over en maak een maaiende beweging. De twaalf lichamen vallen over elkaar heen. Zorgvuldig vuur ik nog een keer en grijp de telefoon weer.

'Corrigeer vuur, bataljon, 50 minus.'

'Bent u nog ongedeerd, luitenant?'

De granaten vallen op minder dan vijftig meter van de destroyer. De brullende, gillende Duitsers, die er middenin zitten, zwijgen. De vijandelijke tanks, die zonder de steun van hun infanterie niet verder willen gaan, rijden rammelend terug naar Holtzwihr.

Ik grijp de telefoon weer. 'Sergeant. Sergeant Bowes. Corrigeer vuur: 50 minus en blij schieten. Dit is mijn laatste aanwijzing.'

'50 minus? Maar daar zit u zelf!'

'Kan me niet verdommen; 50 minus.'

Door de schok van de exploderende granaten word ik bijna van de tank geslagen. Even ben ik verdoofd, dan heb ik de hoorn van de telefoon weer in mijn handen.

'Sergeant Bowes. Bataljon. Sergeant.' Geen antwoord. De telefoonlijn is defect geraakt.

Mijn versufte geest geeft traag bevelen aan mijn lichaam. Zorgvuldig vouw ik de stafkaart dicht en zie dat die met granaatsplinters doorzeefd is. Ik bekijk mijn armen en handen. Geen schrammetje te zien. In mijn rechterbeen voel ik een doffe pijn. Ik buig me voorover en zie dat mijn broekspijp bloedvlekken vertoont. Dat hindert niet.

Alsof ik onder invloed van een verdovend middel verkeer laat ik me van de tankdestroyer glijden en loop, zonder op of om te kijken, het bospad af. Als de Duitsers op me willen schieten dan moeten ze dat maar doen. Angst en uitputting hebben me zo verslapt, dat het me absoluut niet interesseert. Mannen van het 15e Infanterieregiment beschreven het heroïsche gevecht van Murphy in hun eigen woorden in de officiële kroniek van de 3e Infanteriedivisie.

Luitenant-kolonel Keith L. Ware schreef later: 'De verovering van het bos bij Riedwihr was ten koste van zware verliezen gegaan. Tactisch was het bezit van het bos van vitaal belang.

Daarom voerde de vijand op 26 januari 's middags een zware tegenaanval uit op de stellingen van de B-compagnie met twee compagnieën en zes zware tanks.'

Eerste luitenant Walter W. Weispfenning, artilleriewaarnemer, zei: 'Het bos was niet erg dicht en

Onder: De nieuwe Maison Rougebrug over de ILL (1973). De oude houten brug begaf het in 1945 onder het gewicht van een tank.



er was geen kreupelhout. Ik kon alles zien wat er gebeurde. De tanks van de moffen reden voorbij de positie van Murphy: zij passeerden hem op vijftig meter en schoten op hem. Zij durfden niet dichterbij te komen vanwege onze brandende destroyer.

Terwijl wij de tanks met direct artillerievuur en bazooka's probeerden tegen te houden, rukte de Duitse infanterie, bestaande uit twee volledige tirailleurcompagnieën, in een grote boog op over de open weide. Zij beschoten Murphy met machinepistolen en geweren.

Toen zag ik luitenant Murphy iets doen wat ik nog nooit iemand heb zien doen. Terwijl de Duitsers hem tot op honderd meter waren genaderd en in zijn richting kwamen, klom hij op de brandende tankdestroyer en begon hij met het .50 machinegeweer op de Duitsers te schieten. Hij had geen enkele dekking en stak af tegen de achtergrond van kale, besneeuwde bomen, terwijl onder zijn voeten een vuur brandde dat de destroyer kon doen ontploffen op het moment dat het vuur de munitie en de benzinetanks bereikte. 88 mm granaten, machinegeweren, machinepistolen en geweervuur; iedereen vuurde op hem.

Staande boven op de tankdestroyer teisterde Murphy de oprukkende Duitsers met zijn mitrailleur. Twaalf Duitsers, die hem via een sloot probeerden te naderen, sneuvelden ter plaatse door zijn mitrailleur. Twee keer werd de destroyer door vijandelijke artillerie getroffen terwijl de luitenant midden in de rook en de vlammen stond. Zijn kleren waren door de granaatscherven en splinters gescheurd. Kogels ketsten af op de tankdestroyer, toen de vijand geconcentreerd op de eenmansstelling begon te vuren.

Sgt. Elmer C. Brawley voegde daar aan toe: 'De vijandelijke tanks begonnen zich intussen terug te trekken omdat zij blijkbaar niet veel zin hadden om zonder de ondersteunende infanterie door te gaan. Ook zij begonnen nu de positie van Murphy te bestoken.

De Duitse infanteristen kwamen tot op tien meter van Murphy, die op iedereen die zich maar vertoonde, in de weide, in het bos, in de greppels, schoot. Alhoewel hij gewond was en besmeurd met vuil, waardoor hij af en toe niets meer kon zien, hield hij de vijand een uur lang op afstand, waarbij hij minstens vijfendertig Duitsers doodde. Daarna leidde luitenant Murphy, dodelijk vermoeid, hinkend en hevig bloedend, zijn compagnie onder een spervuur ten aanval. Hij weigerde te worden afgevoerd en bleef zijn mannen leiden in een gevecht dat tot gevolg had dat de Duitsers het gebied moesten ontruimen. Pas toen de gevechten voorbij waren, stond hij toe dat zijn wonden ter plaatse werden behandeld'.

Soldaat eerste klas Anthony V. Abramski, die deel uitmaakte van de B-compagnie, voegde daar aan toe dat de compagnie opdracht had om terug te vallen op stellingen in het bos toen de artilleriebeschieting begon die aan de aanval voorafging.

'Luitenant Murphy bleef op zijn commandopost onder de boom zodat hij het artillerievuur naar de naderende tanks kon dirigeren', vertelde Abramski. 'Samen met een tankdestroyer, die aan de andere kant van de weg in het bos ongeveer tien meter rechts achter hem stond, bleef hij op zijn plaats onder het vernietigende vuur van de Duitse tanks.

Vanuit mijn positie in het bos zag ik hoe een Duitse Jagdpanther met een 88 mm kanon een voltreffer plaatste op de tankdestroyer. De bemanning klom zo snel mogelijk uit het voertuig en verdween naar de compagniestellingen in het bos. Dat was het moment dat luitenant Murphy het heft in handen nam', verklaarde Abramski.

Murphy bleef tot aan het einde van de gevechten om de saillant in actie. Holzwihr viel, vervolgens werd het Colmarkanaal overgestoken en werden Urschenheim, Kunheim, Biesheim en Neuf-Brisach veroverd.

Nadat de Duitse saillant was opgerold, kregen Murphy en zijn mannen een tijdlang rust. Tijdens de gevechten, die zeven weken hadden geduurd,



Boven: Luitenant Murphy laat zijn 13 jaar oude zuster Nadine een van zijn trofeeën zien, het geweer van een Duitse sluipschutter. Deze foto werd kort na zijn terugkeer in Amerika in juni 1945 door James Laughead gemaakt (Life Time Inc. 1974).

werden 4500 mannen van de 3e Divisie uitgeschakeld.

Murphy werd overgeplaatst en kreeg een taak als verbindingsofficier tussen verschillende eenheden van de 3e Divisie. Alhoewel zijn functie betekende dat hij niet meer aan het front kwam, bewapende hij zijn jeep met een .50 machinegeweer, geweren, twee Duitse mitrailleurs en een kist handgranaten.

Murphy leed erg onder zijn administratieve functie. Toen hij hoorde dat zijn compagniescommandant, kapitein Hogan, was gesneuveld bij de gevechten om de Siegfriedlinie, kon hij zich niet langer meer beheersen. Onder het voorwendsel dat hij een telefoonlijn ging inspecteren, reed hij naar de stellingen van zijn bataljon. Hij vond zijn eenheid, die moreel was aangeslagen, terug in de oude Duitse stellingen in de Siegfriedlinie onder een zwaar Duits artillerievuur. Schreeuwend en aanmoedigend slaagde hij erin de mannen uit de stellingen te krijgen. Dit was zijn laatste vuurcontact met de vijand.

Hij hoorde van de Duitse capitulatie in een trein op weg naar de Franse Riviera voor een lang weekeinde.

In juni 1945 keerde hij naar Amerika terug. Aangezien hij de Medal of Honour had gekregen, mocht hij de dienst verlaten. Hij wilde stiekem naar huis terugkeren maar aangezien hij de enige subalterne officier was in een gezelschap van 13 generaals, werd hij toen zijn vliegtuig in San Antonio, Texas, landde, direct herkend. Hij keerde terug naar Farmersville in Texas waar hem een geweldige ontvangst wachtte. Alle inwoners hadden die dag vrij en waren samengestroomd om hem te horen spreken. In juli 1945 werd zijn foto op de voorpagina van Life geplaatst.

Voor zijn acties op 2 maart 1944 in Italië kreeg hij de Bronzen Ster; de D.S.C. voor de slag bij Ramatuelle op 15 augustus 1944. De Zilveren Ster kreeg hij voor zijn acties op 2 oktober 1944 in Frankrijk en het Kruis van Verdienste voor zijn verrichtingen op 18 februari 1945 in Duitsland. Daarbij had hij nog vier Purperen Harten en talloze andere hoge onderscheidingen. In juli 1948 keerde hij terug naar Parijs waar hij een hoge Franse onderscheiding kreeg.

De burgemeester van Greenville (waar Murphy eens als radiomonteur had gewerkt) bood hem uit naam van de burgerij voor \$ 1750 oorlogsobligaties aan.

Wanneer men hem om een handtekening vroeg dan zette hij bij zijn bijnaam 'Babyface' vaak het bijschrift: 'een vluchteling ontsnapt aan het gemiddelde'.

Hij kwam met de filmwereld in contact door James Cagney, een oude filmheld, en diens broer William Cagney, een filmproducer; zij wilden munt slaan uit Murphy's oorlogsverleden. Na een aanvankelijke weigering bezweek hij ten slotte voor een salaris van \$ 5000 per maand.

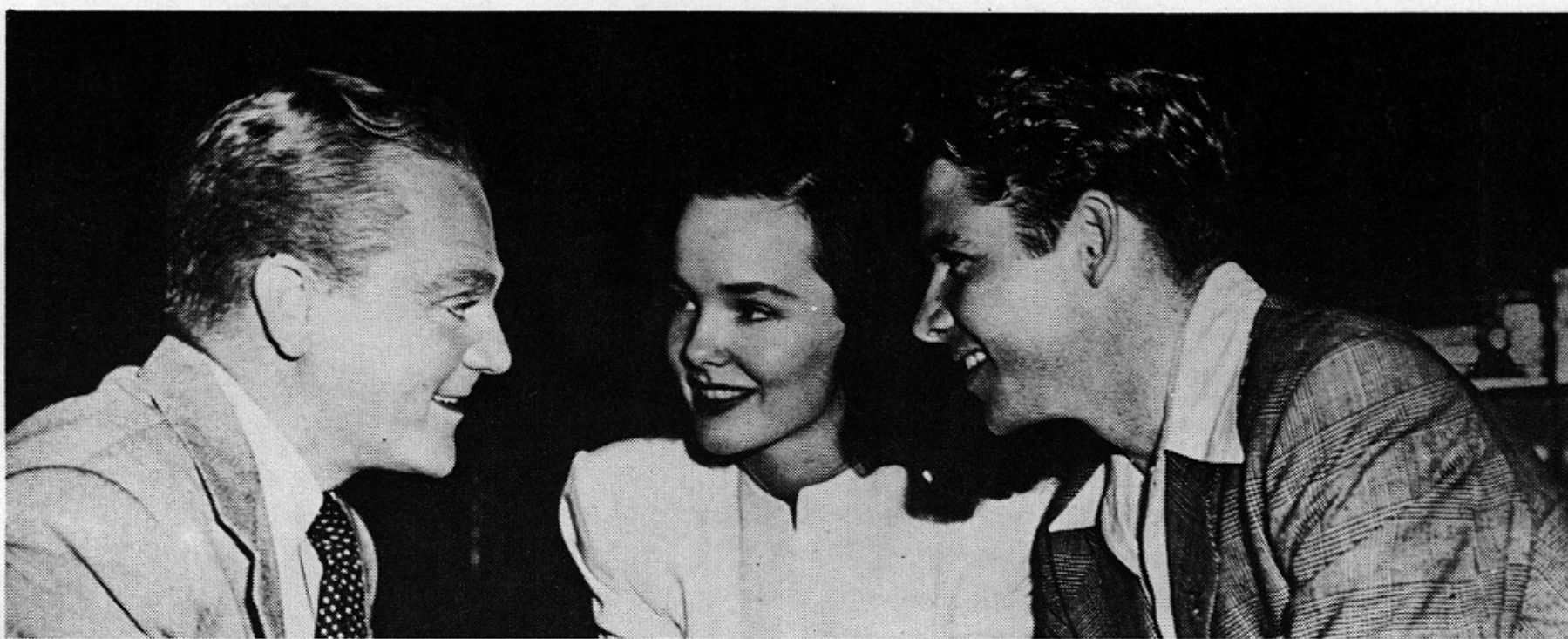
Hij werd door de Cagney's naar een toneelschool gestuurd om te leren acteren; Murphy vond het maar een hopeloze zaak en kon zich niet goed voor de camera's bewegen.

Hedder Hopper probeerde ook om hem onder zijn hoede te krijgen.

Zijn eerste film werd in 1948 opgenomen; 'Beyond Glory' met Alan Ladd in de hoofdrol en waarbij Murphy twee zinnen mocht zeggen.

Na deze film werd hij aan zijn lot overgelaten en bracht hij een tijd door in een sportschool van een vriend, Terry Hunt, in Hollywood. Hier begon hij een boek over zijn oorlogservaringen te schrijven. Toen het boek klaar was, telde het driehonderdvijftig pagina's; hij liet het boek zien aan D. C. McClure, een assistent van Hedder Hopper. Murphy noemde zijn boek 'Terug uit de Hel' en het zou hem ongeveer \$ 40.000 opleveren – terwijl het later ook nog zou worden verfilmd.

Zijn eerste huwelijk met actrice Wanda Hendrix, wier foto hij in een tijdschrift had gezien, eindigde in 1950 met een scheiding. Vrienden brachten hen met elkaar in contact en zij trouwden anderhalf jaar later.



Boven: Murphy met Wanda Hendrix, zijn eerste vrouw, in 1947 in gesprek met James Cagney, die Murphy als eerste over kon halen met de filmindustrie in zee te gaan (Fox Photos).

Hij verzamelde wapens; van .22 pistolen tot een .300 dubelloops geweer; in totaal had hij zeventien wapens. Wapens vormden een deel van zijn leven; wanneer hij ging slapen, had hij zelfs een geladen Duits pistool onder zijn kussen liggen. Dit vormde de aanleiding tot een gebeurtenis die zijn huwelijksrust verstoorde; op een nacht vuurde hij drie schoten af in de slaapkamer; hij raakte een lichtgevend lichtschakelaar aan de muur.

Hij kreeg een contract bij Universal-International en werd een van hun topacteurs in cowboyfilms. In 1951 werd hij aan MGM uitgeleend voor de film 'The Red Badge of Courage', die over de Amerikaanse burgeroorlog ging. Alhoewel de film artistiek een succes was, werd hij financieel een flop. Hij bezat een erg droge humor. Toen een regisseur op een gegeven moment aanmerkingen op zijn spel had, antwoordde hij: 'Je vergeet dat ik met een handicap werk'. 'Wat voor handicap?' gromde de regisseur. 'Gebrek aan talent', antwoordde Murphy.

In 1951 trouwde hij met de vroegere stewardess Pamela Archer. Zij kregen twee zonen, Terry en Jimmy, en woonden in een ranch-achtig huis in Van Nuys, Californië.

Hij had één dure hobby: zijn paard 'Flying John', dat hem tweehonderd dollar per maand aan voeding en onderhoud kostte.

In 1958 speelde hij na lang aarzelen de hoofdrol in de film gebaseerd op zijn boek 'Terug uit de Hel'. Dit werd zijn grote succes en hij kreeg dan ook de onderscheiding 'Ster van de Toekomst'.

Hij ging akkoord met het maken van de film op voorwaarde dat het verhaal zou zijn geconcentreerd op zijn eenheid en niet op hem. Hierdoor, het klinkt misschien een beetje vreemd, geeft de

film geen juist beeld van zijn werkelijke daden in de oorlog. De acties waarvoor hij zijn onderscheidingen kreeg, werden wel gefilmd maar misschien kunnen wij Murphy zelf het beste aan het woord laten over het filmen van gebeurtenissen uit een periode van zijn leven waarin hij zoveel goede vrienden verloor.

'Toen ik in de studio's naar het geloofwaardig nageemaakte slagveld van Anzio keek, kreeg ik voor het eerst een onprettig gevoel. Maanden eerder was ik in de studio van Universal-International al niet zo enthousiast geweest over het idee van een film gebaseerd op 'Terug uit de Hel'. Hoe moest ik mij anders voelen nu de meeste mannen die zij aan zij met mij streden, nooit zijn teruggekomen, nooit de postume medailles en parades zagen en nooit de bitterzoete smaak van de overwinning mochten proeven? Toch ging ik ermee akkoord om al die gevechten nog eens voor de camera uit te beelden, waarschijnlijk de eerste keer dat een man een echte oorlog uitvocht, terugkwam en dan alles nog een keer over moest doen.

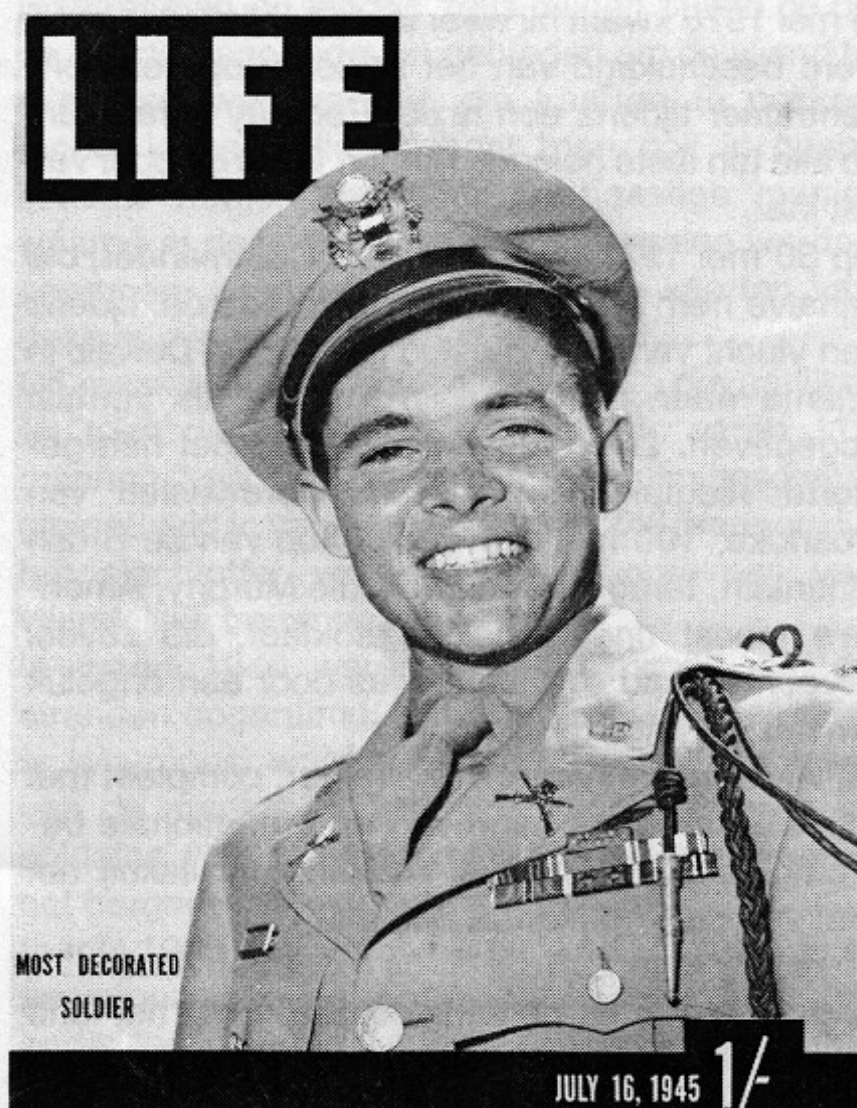
Mijn onprettige gevoel betrof nu echter iets anders, alsof je geest bepaalde zaken naar boven haalt die je eigenlijk helemaal wilt vergeten. Beneden mij stond de gebruikelijke filmapparatuur terwijl de opnamemensen op dezelfde efficiënte manier heen en weer renden als mij in de oorlog voor een gevecht telkens zo was opgevallen. Aan de ene kant stond een aantal soldaten uit Fort Lewis, gekleed als Amerikaanse soldaten in de Tweede Wereldoorlog, te roken en grappen te maken met andere soldaten die gekleed waren in Duitse uniformen. Wanneer in Anzio een Amerikaan en een Duitser zo dicht bij elkaar kwamen, dan sneuvelde meteen een van beiden.

Voor ons lag het nagebouwde slagveld van Anzio. Toegegeven, de afstand tussen onze uitgangsstellingen en ons doel, de boerderij, was in Anzio 1700 meter geweest in plaats van 300 meter en in de ontbrekende 1400 meter waren een heleboel fijne kerels gesneuveld. Er ontbrak nog iets: de geur van de doorploegde grond, de muffe lucht van achtergebleven Duits materiaal, de geur van de dood. Het kunstmatig aangelegde modderbad was echter hetzelfde en in die modder stonden de witgekalkte muren van het gebouw dat wij eens zo nodig hadden als uitkijkpost, de boerderij die wij in drie dagen zes keer hadden bestormd.

Vakkundig nagebouwd door de studiotimmerlieden leek het weer net zo groot en spottend als toen, als een aanplakbord waar overal DIT WORDT JE DOOD op stond. Het gevechtsterrein leek levensecht, té echt.

Er lagen twaalf jaar tussen Anzio en dit terrein bij de Yakima, tussen de echte oorlog en deze namaakoorlog, tussen de ongelukkigen en de gelukkigen. De tijd maakt veel goed. Die zweeft tussen het heden en het verleden als een dunne draad. Maar ik ontdekke dat die draad kon breken en plotseling was je dan weer terug in het verleden, in de echte oorlog. De ontploffende ladingen in de namaakoorlog zijn losse flodders, maar in je gedachten hoor je de scherven weer fluiten. Je loopt over de rand van een scheermesje,

Onder: Op de voorpagina van het nummer van 16 juli 1945 van Life werd luitenant Murphy afgebeeld. (Foto James Laughead. Life Time Inc. 1974).



tussen je angst en je wil om die angst te overwinnen, je maag wordt een harde bal en onder de hete zon voel je een kilte die nergens vandaan komt. Plotseling realiseerde ik mij dat twaalf jaar nog niet genoeg is, misschien was 1200 jaar nog niet genoeg. Ik wist alleen dat ik niet meer terug wilde naar dat gevecht, zelfs al was het een namaakoorlog en waren de doden met schmink bewerkt. Ik wilde weg.

'He, Murphy - vooruit. We zijn klaar.' Het was Jesse Hibbs, de regisseur. Er verscheen een man met een jas met verse modder voor over mijn uniform, een grimeur bewerkte mijn gezicht met een spons en tweequisiteurs begonnen mijn bekpakking om te hangen, koppel, granaten, helm, bajonet, geweer. Ik liep naar de set en liet mij samen met de andere 'soldaten' in de modder vallen.

Wij zouden om 07.00 uur met de actie beginnen. We wachtten in de modderige loopgraven en schuttersputten. Ik merkte dat ik aan het aftellen was. Opeens, precies om 07.00 uur, brak tussen ons en de boerderij de hel los. Het geratel van machinegeweren en geweren weerklonk, het verschrikkelijk gierende geluid van bazooka's, ontploffende granaten. Wij gingen naar voren, op handen en voeten kruipend, tijgerend op onze buik, rennend en weer neervallend - de boerderij lag nog maar een paar meter van ons af. Plotseling weerklonk er door de luidsprekerinstallatie een stem: 'Stop maar, Murph. Breng de compagnie terug. We moeten het overdoen - er hing zoveel rook dat we niet konden filmen.'

Ik schrok. Ik keek in de richting van de camera's en voelde me een beetje dwaas omdat ik een paar minuten lang was vergeten dat deze aanval niet door het Amerikaanse leger werd uitgevoerd maar door Universal-International. Ik ging in de schaduw van een kleedkamerauto zitten om mijn trillende benen te ontlasten.

Jesse Hibbs kwam aangewandeld. 'Dit wordt een fantastische opname, Murph', zei hij met de gebruikelijke grijns om zijn lippen. Zelfs vanuit mijn positie achter de camera's kan ik zien wat generaal Sherman bedoelde. Hoe voel jij je?' 'Oké', antwoordde ik.

Ik kon op dat moment niet veel anders zeggen, zelfs later niet; wie moest ik dat vreemde gevoel, om heen en weer geslingerd te worden tussen de werkelijkheid en de namaak, verklaren. Het gevoel dat je vecht voor je leven en de ontdekking dat het maar een spelletje is en dat je opnieuw moet beginnen omdat een hond van een toeschouwer dwars door de opname liep.

Het is moeilijk onder woorden te brengen en voor anderen misschien ook niet belangrijk maar een poos eerder - tijdens de opnamen van de landingen op Sicilië - had ik een paar keer op het punt gestaan tegen een van de andere acteurs te schreeuwen, 'Niet die kant uit, sufferd - daar word je doodgeschoten!' Ik wist dat immers omdat ik de echte landingen had meegemaakt. Het leek mij of de ruimte tussen het strand en heuvels waar de Duitsers zaten, in kleine hokjes was verdeeld; in elk hokje kon één man en elk hokje had een van tevoren vastgesteld lot. Deed je een stap die kant uit dan kreeg je een kogel. Een voet, zelfs een centimeter de andere kant uit kon bepalen of je misschien je kleinkinderen nog meemaakte; en soms was er helemaal geen keus.

Het moeilijkste van alles was wel aan de acteurs die de verschillende personen zoals Johnson, Kerrigan, Novak, Beltsky of Brandon speelden, uit te leggen dat je op een gegeven moment niet hén meer zag maar de werkelijke personen die je eens had gekend. In het bijzonder Brandon, die gespeeld werd door mijn goede vriend Charles Drake. Ik denk dat ik in de oorlog niet alleen met Brandon bevriend was, maar toch was het een vriendschap die je probeerde te vermijden omdat die toch maar tijdelijk zou blijken te zijn. Drake was een stevige, knappe vent. Maar Brandon was een magere kerel met een lange nek en een enorm plat accent.

In ieder geval merkte ik dat ik de scène waarin



Brandon werd doodgeschoten, van mij af probeerde te zetten. Ik had zoveel uitvluchten en kritische opmerkingen dat Hibbs de scène rustig een dag uitstelde. Tenslotte werd de scène opgenomen terwijl wij een heuvel in Frankrijk bestormden.

In de echte oorlog hadden wij die heuvel al genomen en had ik Brandon gezegd dat hij zich gedekt moest houden. Maar Brandon keek mij alleen maar aan en zei: 'Ben je gek - ze kunnen ons dan misschien wel doodschieten, maar open kunnen ze ons niet. Dat is tegen de wet.' Daarna stond hij op en ik herinner mij nog de pijnlijk verbaasde blik in zijn ogen toen het machinegeweer hem raakte. Hij viel bovenop mij. Ik draaide hem voorzichtig om en hield hem vast. Hij slikte het bloederig speeksel weg en glimlachte even op een vreemde manier. 'Ik was niet goed snik, Murphy', zei hij. Toen was hij dood. Voor de opnamen van deze scènes veranderden wij het gedeelte waar Brandon in mijn armen sterft. Zo was het werkelijk gebeurd maar ze zeiden mij dat het te sentimenteel was. Dat zal dan wel.

Tenslotte was de film klaar. De uniformen gingen terug naar de requisietenafdeling, de acteurs gingen naar huis. Toen ik Yakima op de laatste produktiedag verliet, keek ik nog een keer naar het 'slagveld'. De tanks en de voertuigen werden weggehaald en het terrein begon alweer op te drogen. Ik kon gewoon weglopen en toen ik later terugkwam was er niet meer te zien dat de Slag om Anzio hier heropgevoerd was. Maar van je herinneringen kun je niet weglopen.

Nadat hij meer dan 40 films had gemaakt (hij vertelde eens dat hij dezelfde cowboyfilm dertig keer had gemaakt, alleen telkens met een ander paard) deed hij achter in de zestiger jaren niet zoveel acteerwerk meer. Verschillende financiële transacties mislukten en in september 1968 kwam hij zelfs voor de rechter omdat hij een lening niet kon terugbetalen. Hij verklaarde dat hij veel geld had verloren in Algerijnse olieaandelen door de Israëlisch-Arabische oorlog in 1967.

In mei 1970 kwam hij weer in de publiciteit toen hij werd beschuldigd van het schieten op een hondentrainer tijdens een ruzie. Een jury sprak hem op alle ten laste gelegde punten vrij in oktober van dat jaar.

Op 30 mei 1971 werd een Aero Commander, die behalve hem nog vier anderen vervoerde, tijdens een vlucht van het vliegveld Peachtree-DeKalb in Atlanta naar Martinville in Virginia als vermist opgegeven. De volgende dag werd het neergestorte vliegtuig 15 mijl ten noordwesten van Roanoke, 100 meter onder de top van de Brush Mountain, teruggevonden. Audie Murphy, Amerika's meest onderscheiden soldaat, die zoveel gevechten had overleefd, was door een ongeluk om het leven gekomen.

Hij werd op 7 juni met militaire eer, compleet met 21 saluutschoten, begraven op de nationale begraafplaats Arlington in Washington vlakbij het graf van de Onbekende Soldaat.

President Nixon zei dat hij 'de moed van Amerika's vechtende zonen personifieerde en dat het land hem grote dank was verschuldigd en zijn dood diep betreunde.'

Boven: Het wrak van de Aero Commander waarin Audie Murphy op 30 mei 1971 verongelukte (Associated Press). Onder: Een foto van Murphy vlak voor het ongeluk; hij is gekleed in cowboy-look, een overblijfsel uit de vele 'Westerns' die hij maakte (Associated Press).



BOM- EN MIJNOPRUIMINGSDIENST



'40~'45 TOEN & NU

Een van de belangrijkste werkzaamheden die na elke oorlog zo snel mogelijk moeten plaatsvinden is het opruimen van bommen en mijnen. Mijnenvelden in zee en op het land moeten worden opgeruimd en niet geëxplodeerde bommen moeten worden opgegraven en onschadelijk gemaakt. Bovendien moeten tegelijkertijd oefenterreinen, slagvelden en andere plaatsen waar oorlogsmateriaal is gebruikt, worden schoongemaakt alvorens het land weer voor andere doelen kan worden gebruikt.

In Engeland werden in het begin van de Tweede Wereldoorlog 350.000 mijnen in 2000 mijnenvelden gelegd, die zich voor het grootste deel in Oost-Engeland bevonden. Dit is weinig in vergelijking met de enorme hoeveelheden die door beide partijen in Noord-Afrika werden gelegd en de 5 miljoen mijnen die door Rommel in de Atlantikwall werden gezaaid. Rommel had dit aantal willen uitbreiden tot 50 miljoen voordat de Geallieerden in Frankrijk landden.

In 1945 werd een grote actie om de stranden van mijnen te zuiveren op gang gebracht, alhoewel men begin 1943 al in Engeland met het opruimen van mijnen was begonnen.

Ondanks het feit dat de vijandelikheden doorgingen en de meest bedreigde gebieden al verlaten waren, konden de mijnen in de loop van de tijd in een gevaarlijke staat komen te verkeren. Bij de

meeste mijnenvelden aan de kust had men de British Beach Mine, type C, gebruikt, die ongeveer 30 kilo woog en een lading had van 12 kilo TNT. Deze mijn kwam tot ontploffing bij een druk van 25 kilo op de rand of een druk van 50 kilo in het midden van de gewelfde bovenkant. Deze druk was nodig om een simpele boogveer om te doen klappen; deze raakte een slaghoedje waardoor de mijn explodeerde. Aan de mijn zat een veiligheids-handel die een soort van vorkje onder de boogveer door schoof.

Het was de bedoeling dat deze mijnen onder een laag zand of aarde van ten minste vijf centimeter werden gelegd en ondanks duidelijke instructies vielen er veel slachtoffers tijdens het leggen van de mijnen.

Men had orders gegeven om de veiligheidshandel niet aan de kant van de vermoedelijke aanvalsroute van de vijand te leggen, hetgeen meestal landinwaarts is; bovendien moesten de mijnen worden verbonden met een soort opsporingslijn op een bepaalde afstand, om opruimingswerkzaamheden later te vereenvoudigen.

Veel eenheden verwaarloosden deze voorzorgsmaatregelen en legden zelfs mijnen buiten de op de kaarten aangegeven gebieden om de vijand te misleiden wanneer die die kaarten te pakken mocht krijgen. Hierbij moet men ook in ogenschouw nemen dat door de haastige manier waarop al deze anti-invasie maatregelen werden genomen, ook niet altijd duidelijke kaarten van deze mijnenvelden werden gemaakt.

Dit maakte de opruimingstaak des te gevaarlijker en toen de oorlog was afgelopen, waren 118 mannen van de Engelse Mijnopruimingsdienst gesneuveld in vergelijking met de 246 mannen die het slachtoffer werden bij het opruimen van vijandelijke bommen.

In maart 1946 waren 280.000 mijnen van de stranden opgeruimd. Het was toen al duidelijk dat er iets moest worden gedaan aan het probleem van de mankracht aangezien veel officieren en soldaten van de Mijnopruimingsdienst al weer in het burgerleven waren teruggekeerd.

In mei 1946 werden ongeveer 1400 Duitse krijgsgevangenen naar Engeland overgebracht om onder toezicht van het leger de eenheden van de mijnopruimingsdienst behulpzaam te zijn. In de

Boven: Majoor Hartley aan het werk met een 1000 kilo bom op 7 april 1959 bij het Shellcentrum; hiervoor kreeg hij een George Medal (Keystone).

cember 1947 waren 30 officieren en manschappen en drie krijgsgevangenen het slachtoffer geworden bij deze werkzaamheden.

Ondanks deze hoge verliezen begon de pers een campagne om sneller te werken terwijl er ook door afgevaardigden uit de betrokken gebieden druk werd uitgeoefend op kamerleden. Ook plaatselijke autoriteiten jammerden over de vertraging van de werkzaamheden waardoor de strandattracties nog niet konden worden heropend.

In 1948 was men op een totaal van 315.000 mijnen uit 1830 mijnenvelden gekomen. Datzelfde jaar werden uit 156 mijnenvelden nog eens 23.500 mijnen gehaald waardoor er nog 14 mijnenvelden met ongeveer 11.500 mijnen overbleven.

Als waardering voor de ondankbare taak die door de genie werd uitgevoerd, kregen alle militairen die daadwerkelijk tussen 1945 en 1949 bij de opruimingswerkzaamheden betrokken waren geweest, een medaille voor Speciale Diensten met een gesp 'Bom- en Mijnopruiming 1945/9'.

In 1953 was de sterkte van de burgerarbeiders teruggelopen tot 350 man aangezien de na-oorlogse wederopbouw en de noodzakelijkheid om de stranden weer in hun oude staat terug te brengen ten einde de Engelse bevolking de vakanties te geven die ze nu wel eens nodig had, veel mankracht vereisten. In sommige gevallen kon men door de onnauwkeurige kaarten van de mijnenvelden en het feit dat zandverstuivingen en het tij de stranden veranderden, geen absolute zekerheid geven dat het gebied volkomen was gezuiverd; men gaf dan een certificaat Type II af; dat betekende, dat ondanks het feit dat men het gebied volledig had gezuiverd, men geen zekerheid kon geven dat alle gelegde mijnen werkelijk waren opgeruimd.

De Koninklijke Bomopruimingsdienst van de genie verhuisde in augustus 1950 van Ashley Gardens in Victoria naar Broadbridge Heath Camp in Horsham, Sussex.

In die tijd was een van de grootste experts op het gebied van het onschadelijk maken van bommen, Majoor Hartley, bij de eenheid ingedeeld. Nader-



Links: Het werk vordert op Maplin Sands in 1973. De teams moeten voortdurend in het water werken en bij vloed het werk staken. Boven: Luitenant Murison bekijkt een aantal granaten op Maplin (Royal Engineers). Linksboven: Een verzamelplaats bij Maplin. De geborgen projectielen worden geïnspecteerd, granaten met ontstekingen opgeblazen, andere in kisten verpakt en in open zee overboord gezet.

die worden gevonden beneden de hoogwaterlijn. Zij is verantwoordelijk voor alle strandmijnen en trucmijnen tot aan de laagwaterlijn. Ook het onderzoek naar in de grond gedrongen vijandelijke bommen en projectielen, het onderzoek met mijndetectors en het zuiveren van oefengebieden behoren tot de taak van de genie.

Om deze taken van de genie te kunnen uitvoeren, is een speciale eenheid, bekend onder de naam 33e Genieregiment, in het leven geroepen. Dit is de eenheid die is ontstaan uit de bomopruimingsdienst uit Ashley Gardens. De eenheid bestaat uit het 49e EOD Squadron van de genie en het 71e EOD Squadron. Het 49e Squadron bestaat uit twee eenheden met in totaal 120 man, die gelegerd zijn in Salisbury en Felixstowe. Zestig van deze mannen zijn ex-krijgsgevangenen die als burger na de oorlog in Engeland bleven nadat hun de kans was geboden om naar Duitsland terug te keren. Beide eenheden zijn voortdurend bezig met het zuiveren van gebieden.

Dit komt omdat het Ministerie van Defensie land vrijgeeft of weer teruggeeft aan de vroegere eigenaars, waarbij een certificaat moet worden verstrekt dat het gebied vrij is van explosieven.

In Chattenden bevinden zich twee eenheden van het 49e Squadron, een eenheid voor het onschadelijk maken van grote bommen en een eenheid die gespecialiseerd is in het gebruik van zwaar materiaal voor dit soort operaties.

Om het gebied Maplin Sands, waar de derde luchthaven van Londen is geprojecteerd, te zuiveren, is een nieuw Squadron, het 71e EOD Squadron, geformeerd. Deze eenheid bestaat uit meer dan 190 burgers en 17 militairen. Het te zuiveren gebied werd vroeger gebruikt als een artillerie- en bombardementsoefengebied en het werk, dat in

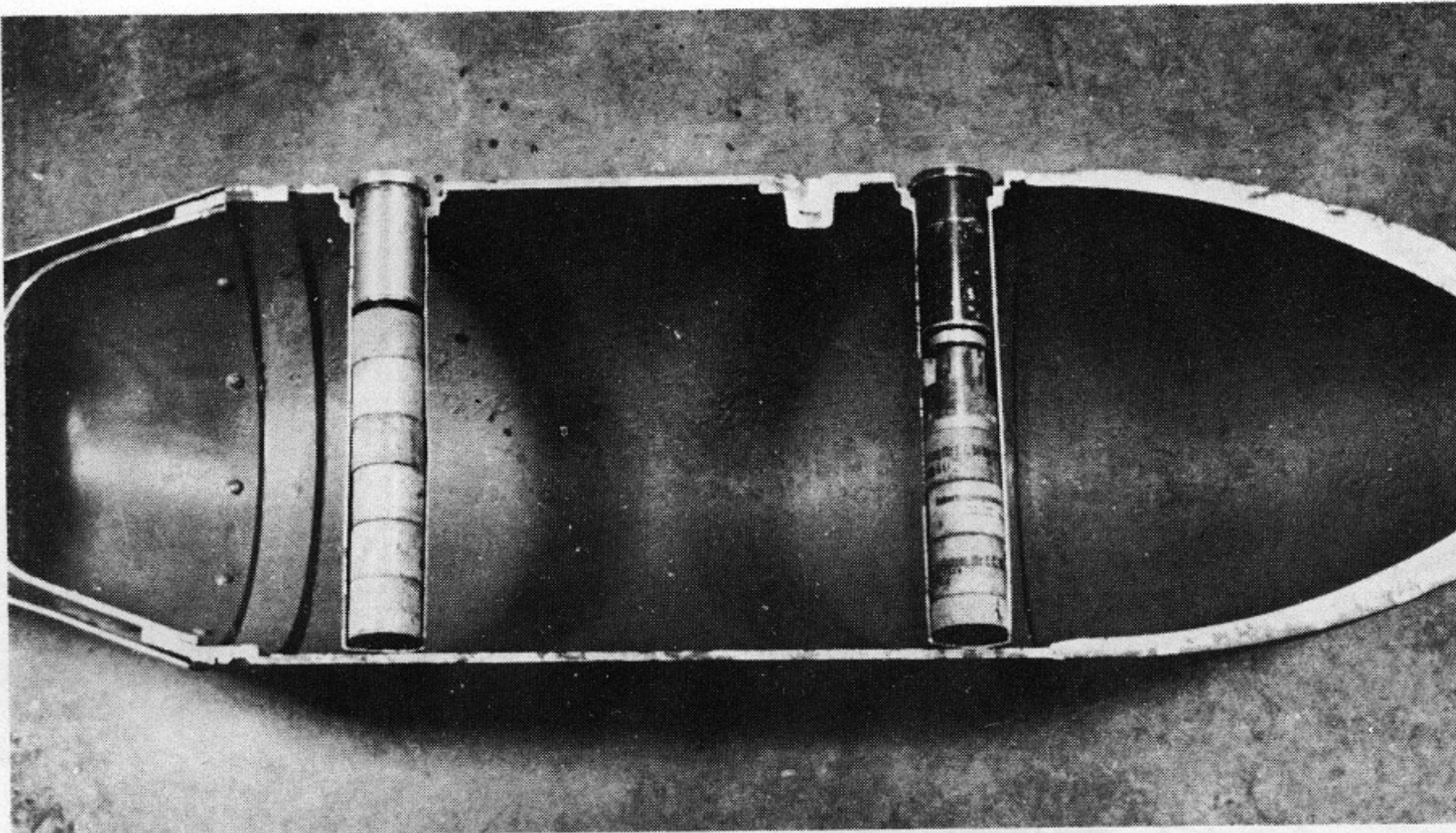
augustus 1972 startte, zal nog minstens tien jaar duren alvorens het gebied kan worden vrijgegeven.

De werkploegen gebruiken de geschutsstellingen als vaste basis voor hun opmetingen en werken tot het moment dat er een zeewering zal zijn gebouwd in een laag water van tien centimeter bij eb. Wanneer het vloed is, varieert de diepte van twee tot tweeëneenhalve meter bij de kust tot vijf meter diepte bij de grens van het gebied.

Er wordt van alles gevonden, oude kanonskogels, 15 inch granaten en grote 75 kg mortiergranaten. Aangezien de hoeveelheden land die door het Ministerie van Defensie worden vrijgegeven, elk jaar groter worden, zal de genie bij de huidige personeelssterkte nog ruim 50 jaar werk hebben.



Rechts: Een waterkanon legt mijnen bloot bij de kust van Norfolk. (Royal Engineers).



Links: Een Duitse bom van 250 kilo van het SC-type, doorgesneden om de ontstekingshuizen te tonen. Het voorste ontstekingshuis herbergt het ZUS40 anti-contactmechanisme dat achter de ontsteking is aangebracht. De open ruimte in het ontstekingshuis is opgevuld met schijfjes ontstekingsversnellers.

speciale eenheid, de 1e Mijnenveldeenheid, belast met de uitvoering van die taak, die naar schatting minstens drie jaar zou duren. Hun taak werd bemoeilijkt door de onnauwkeurige kaarten en rapporten. Het mijnenveld stond aangegeven op een verouderde stafkaart uit 1906 terwijl men ook niet wist hoeveel mijnen er precies waren gelegd. Men schatte het aantal op ongeveer 1000. Men probeerde diverse methoden voor het opruimen, zelfs met gepantserde bulldozers en waterkanonnen, maar uiteindelijk bleek het afzoeken

Bovenste rij: Luitenant R. Davies onderzoekt de ontsteking van een 500 kilo bom die zich op 25 november 1941 op het terrein van het Duitse hospitaal in de grond boorde (IWM). **Onze vergelijkende foto laat de tuin in 1973 zien.** **Onderste rij:** De kathedraal van St. Paul ont-snapte op 17 september 1940 aan een totale vernietiging toen op een diepte van bijna 8 meter een onontploffte bom naar boven werd gehaald die onschadelijk werd gemaakt (IWM). Een groep toeristen in 1973 op dezelfde plaats. De palen op de voorgrond, die bij de werkzaamheden sneuvelden zijn weer aangebracht, maar hebben nu een iets andere vorm.

van de bodem met een gewone mijndetector de meest efficiënte, maar niet de veiligste manier. Op 6 mei 1953 werden een korporaal en een sergeant het slachtoffer.

Uiteindelijk werd het gebied van Mundesley-Trimmingham in januari 1973 vrijgegeven, alhoewel de opruimingswerkzaamheden bij de golfbrekers in dit gebied nog steeds voortduren. Er worden nog 400 mijnen vermist.

Een ander aspect van het werk van deze eenheden is het opruimen van vliegtuigbommen.

Van alle afgeworpen bommen explodeerde naar schatting 10 tot 12 procent niet. Tijdens de oorlog werden 37.000 niet geëxplodeerde bommen gemeld waarvan er 22.800 door de opruimingsdiensten onschadelijk werden gemaakt. Wanneer het Duitse bommen betrof dan werd het onschadelijk maken bemoeilijkt doordat de Duitsers ten minste 10 soorten verschillende ontstekingen gebruikten (waarbij ook nog een tiental gemodificeerde types werd gebruikt). Vaak waren bommen met een tijdmechanisme afgesteld om 80 uur later te exploderen. Dikwijls was een braam op de schijf die de slagpin tegenhield er de oorzaak van dat

de bom niet ontplofte. De minste of geringste beweging kon dan tot gevolg hebben dat de bom alsnog explodeerde.

Wanneer vermoed wordt dat men een onontploffte bom heeft ontdekt, wordt de eenheid via de politie gewaarschuwd. In de gevallen waarin de eenheid soms direct wordt gewaarschuwd, controleert men dat telefoontje via de plaatselijke politie om te voorkomen dat men voor een vals alarm uitrukt. De meldcentrale wordt 24 uur per dag bezet terwijl een ploeg van vier man voortdurend paraat is.

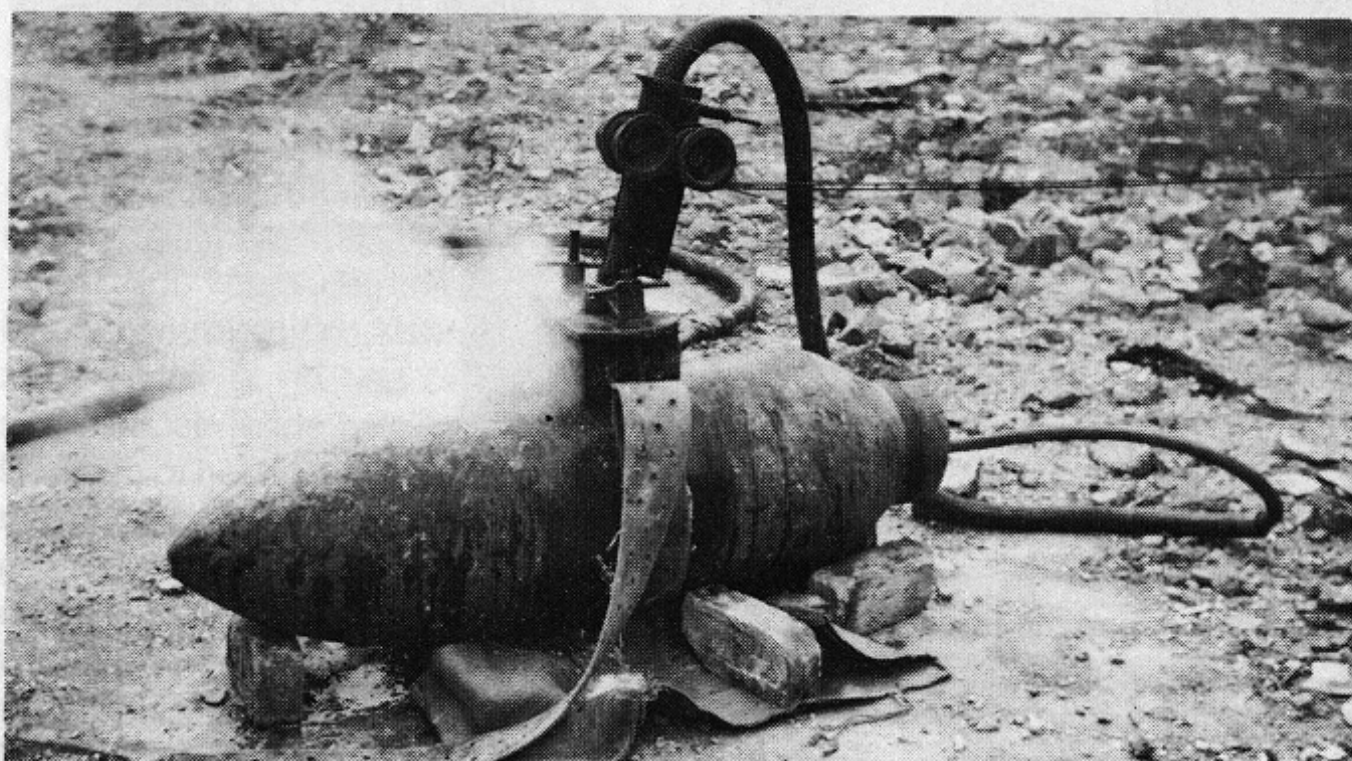
Het eerste wat men doet als men bij de bom komt, is luisteren met een microfoonstethoscoop of de bom tikt.

Wanneer men het ontstekingsmechanisme niet kan identificeren door codenummers of iets dergelijks, dan worden er maximale voorzorgsmaatregelen genomen. Het boren, het uitstomen van de lading en het verwijderen van het ontstekingsmechanisme kunnen gebeuren met apparatuur die op afstand kan worden bediend.

De normale werkwijze is een gat te boren in het ontstekingshuis, daar een pomp in te bevestigen om een vacuüm te trekken, waarna een immuni-serende stof naar binnen wordt gebracht. Wanneer het een elektrische ontsteking betreft, wordt een mengsel van benzol, kleurstof, gedenatureerde alcohol en zout gebruikt of alleen puur zout wanneer het een elektrisch aangedreven tijdontsteking betreft. Voor een mechanische tijdontsteking wordt een harsvloei-stof gebruikt om het mechanisme te blokkeren.

Nadat de ontsteking met behulp van een van bovengenoemde methoden onschadelijk is gemaakt, wordt de bom 45 minuten later vanaf een veilige afstand met stoot- en botsproeven getest. Voor het geval een elektrisch tijdmechanisme dan toch weer zou gaan lopen, heeft men een groot elektromagnetisch storingsapparaat ter beschikking.





Linksboven: Korporaal Perry zet de machine in elkaar waarmee een gat in de bommantel wordt geboord. Rechtsboven: Majoor Durham (met de rug naar de camera) en kapitein Shuter werkten in juli 1972 van 19.00 uur tot 05.00 uur aan een stuk door om een 1000 kilo zware 'Hermann' bom in Grantham onschadelijk te maken. Boven: Het uitstomen van de explosieven. Daarnaast: Het optakelen van een bom; een onderdeel van de training van genisten.

Daarna wordt er een tien centimeter groot gat in de mantel van de bom geboord en wordt het explosieve TNT, dat soms korrelig van structuur is, uit de bom gespoeld. Wanneer de explosieve stof in het huis is gegoten en daardoor massief is, gebruikt men stoom. Er wordt dan een stoomslang aangebracht die wordt gevoed door een stoommachine welke ten minste 50 meter van het projectiel wordt opgesteld, waarna de explosieven worden uitgestoomd. Wanneer de explosieve lading niet onder druk staat en men zich buiten bevindt, dan wordt de lading gewoon verbrand. De buiten werking gestelde ontsteking wordt pas op het allerlaatste moment verwijderd als voorzorg tegen eventuele valstrikken die de lading toch nog tot ontploffing zouden kunnen brengen.

Zit de ontsteking vast dan kan die met behulp van afstandsbediening worden verwijderd, maar in sommige gevallen moet dat met speciale apparaten met de hand gebeuren en wanneer zelfs dat soms nog niet lukt, dan wordt er gewoon een stuk uit de bom gezaagd om het ontstekingshuis uit de bom te lichten. De ontsteking en de detonator worden gewoonlijk op een speciaal terrein tot ontploffing gebracht terwijl het ontstekingshuis en de mechanismen in de bom voor instructiedoeleinden worden gebruikt.

Een vervelende trucontsteking werd speciaal ontworpen om bomexperts te doden die trachtten een bom onschadelijk te maken. De ontsteking bestaat uit een concentrische ring van schakelaars met kwikzilver, die bij de minste geringste beweging contact maken. Bij deze ontsteking wordt het kwik met vloeibare stikstof bevroren waarna de ontsteking moet worden verwijderd voor het stoomproces, omdat hierdoor de bevroren ontsteking weer zou ontdooien.

Deze werkwijze zoals die nu wordt gebruikt, was nog onbekend toen de eerste bommen met deze ontsteking, de Y-ontsteking genaamd, tijdens een nachtelijke aanval in januari 1943 door de Duitsers werden afgeworpen.

Het is daarom interessant om te lezen hoe de Duitse ontwikkelingen op het gebied van ontste-

kingen werden beantwoord – nieuwe uitvindingen konden niet altijd even gemakkelijk of zonder het onvermijdelijke verlies aan mensenlevens worden bestreden voordat er een oplossing was gevonden.

Majoor W. G. Parker, wiens naam veelvuldig opduikt in de rapporten betreffende het opruimen van bommen in de oorlog, ging kapitein F. Carlyle helpen bij het onschadelijk maken van een bom die op de Lord's Cricket Ground was gevallen, de lijn van de ondergrondse naar Bakerloo had doorboord en nu begraven lag onder de spoorlijn. Toen de bom was opgespoord, bleek het een 500 kilo zware bom te zijn met een normale slagontsteking die de gebruikelijke codering had, maar waar alleen een Y aan was toegevoegd. De twee officieren probeerden de immuniserende vloeistof in te brengen om het elektrische systeem onklaar te maken. Toen zij echter maar 5 cc in plaats van de gebruikelijke 20 cc konden inbrengen, vermoedden zij al dat er iets aan de hand was.

Zij besloten de bom via de spoorlijn naar het St. John's Wood station te vervoeren, een operatie die de bom onmiddellijk tot explosie zou kunnen hebben gebracht. De operatie lukte echter en op Hampstead Heath kwam kapitein Carlyle tot de ontdekking dat de ontsteking niet kon worden verwijderd. Voor een bekende ontsteking gebruikte hij zelfs onorthodoxe manieren om deze te verwijderen: hamers, beitels, breekijzers en tenslotte slaagde hij erin de ontsteking met een koevoet uit de bom te wrikken.

Op het moment dat hij de ontsteking zag, wist hij dat dit iets nieuws was omdat de ontsteking langer was en vastzat door middel van een conische wand waar dun staaldraad omheen zat, die verhinderde dat de ontsteking naar buiten kon worden getrokken.

De ontsteking werd doorgestuurd naar het Directoraat voor Bomopruiming en vandaar voor onmiddellijk onderzoek naar het Departement voor Wetenschappelijk Onderzoek.

Men kwam tot de ontdekking dat de ontsteking twee nieuwe gezichtspunten opleverde: kwik-



Boven: Majoor Durham, de officier die commandant is van het 49e Squadron, stoomt hier op 4 oktober 1972 een bom uit in Chidham bij Chichester (Royal Engineers).

schakelaars die bij de geringste beweging omsloegen, en een nieuw elektrisch circuit met een droge batterij, dat zo ontworpen was dat de neutraliserende vloeistof, die de vroegere types ontsteking onschadelijk maakte, in plaats van het elektrische circuit uit te schakelen juist als een geleider fungeerde waardoor de bom tot ontploffing kwam. De ontsteking bleek een breuk in een van de circuits te hebben waardoor beide ontstekingscircuits niet meer functioneerden. Hoe deze breuk ontstaan was, is niet bekend maar het gevolg was wel dat onnoemelijk veel levens werden gespaard doordat het eerste exemplaar van dit nieuwe type ontsteking intact kon worden geborgen en men het antwoord – de vries-methode – kon ontwikkelen. Het gerucht deed de ronde dat de ontsteking in Duitsland in de fabriek zou zijn gesaboteerd.

Achter in 1941 deed men een interessante ont-

dekking in een gebombardeerde wijk in East Ham, waar arbeiders bezig waren de ruïnes te verwijderen voor de bouw van een watervoorraadtank voor bluswater. Toen het puin was opgeruimd, ontdekten de arbeiders onder de oude fundamenten een gat van ongeveer 20 centimeter. Zij vermoeden dat zij een bom hadden gevonden en luitenant Bishop kwam om de zaak te onderzoeken. Nadat zij drie meter hadden gegraven, stootten zij op de bom. Aangezien de met het werk belaste korporaal nog nooit een dergelijk projectiel had gezien, waarschuwde hij luitenant Bishop. Die twijfelde op zijn beurt ook en waarschuwde een kapitein van de Inlichtingendienst.

Zij besloten een touw aan de bom vast te maken en hem vanaf een veilige afstand naar boven te trekken. Toen zij bij het gat terugkwamen, lag de bom op de rand. Het bleek een Zeppelinbom te zijn, die meer dan twintig jaar eerder door een vroegere generatie Duitse piloten was afgeworpen.

De verf was nog als nieuw en na onderzoek bleek ook de explosieve lading volkomen intact te zijn. Wat eigenlijk het meest verbazingwekkende was, was wel het feit dat uit de invalshoek van de bom mocht worden geconcludeerd dat deze dwars door het dak en de etages moest zijn gevallen, terwijl de eigenaar de schade moest hebben laten herstellen zonder zich af te vragen wat de oorzaak van die schade was geweest. In het gebied van Londen werden tijdens de oorlog nog vijf van dergelijke Zeppelinbommen gevonden.

Een van de meest ongewone verhalen inzake bommen is wel het verhaal van een aantal 50 kilo bommen die boven het Haywards Heath Station werden afgeworpen. Sporen op het wegdek voor het station in combinatie met een gat door het stationsgebouw wezen erop, dat een bom die niet was geëxplodeerd, afgeketst moest zijn. Een opruimingsteam zocht een hele dag maar kon niets vinden. 48 Uur later was de bom terecht – in Paisley in Schotland. De bom was door de wand van een goederenwagon gevlogen die juist op het station stond en aangezien de ontsteking niet had gewerkt, was de bom keurig meegereisd naar Schotland.

Een diep in de grond gedrongen bom in Teddington vereiste tijdens de oorlog een gat van 15 meter in plaats van de normale 6 meter om de bom te kunnen bergen. Aangezien een metaaldetector slechts tot een diepte van viereneuhalf meter reikt, moesten er boorgaten worden aangebracht waarlangs de detector naar beneden kon worden gelaten. Daarna voerde men een aantal metingen vanaf verschillende plaatsen uit waarna door middel van deze kruispeilingen de exacte ligging van de bom kon worden bepaald.

Soms ontploffen bommen onder de grond zonder dat de explosie de oppervlakte bereikt. In dat geval



Boven: Hazledene Road, Bexley, in 1973. Let op de verschillende types ramen.

blijven de scherven onder de grond; deze worden dan vaak voor bommen aangezien. De bel met koolstofmonoxyde die bij de ontploffing ontstaat, blijft onder druk en kan fataal zijn. Daarom wordt de graver altijd uitgerust met reddingslijnen zodat men hem in geval van nood direct naar boven kan halen.

In 1973 werden er 90 bommeldingen ontvangen waarvan er slechts 22 juist bleken. Er kwamen verder 206 meldingen van andere verdachte voorwerpen, die 45 mijnen en andere projectielen opleverden. Oefenterreinen met een totale oppervlakte van 16 vierkante kilometer leverden meer dan 78.000 projectielen op. Vergeleken met de Duitse opruimingswerkzaamheden is het resultaat interessant. In 1971 ruimden de Duitsers op: 7790 bommen van 50 kg, 199 van 125 kg, 891 van 1000 kg en 11 bommen van 4000 kg.

Bexley, Kent

Op 24 september arriveerde een bomopruimings-

ploeg bij het adres Hazledene Road 34 in Bexley. Tien dagen eerder was daar een bom gevallen die niet was geëxplodeerd, maar aangezien het huis niet zoveel gevaar opleverde en de bomopruimingsdienst elders in Londen de handen vol had, liet men deze bom voorlopig rusten. Op 25 september had men een 250 kg zware bom blootgelegd, die met de neus naar boven een meter onder de grond onder de trap lag. De bom was uitgerust met een tijdmechanisme – dat blijkbaar onklaar was geraakt – en een type 50 trucontsteking.

De dienstdoende officier besloot dat men het beste de bom ter plaatse kon laten ontploffen en liet een dikke laag zandzakken rondom de bom aanbrengen om de schade zoveel mogelijk te beperken. Voor zij de bom echter konden laten ontploffen, ontvingen zij bericht dat er spoedig een

Onder: In oktober 1940 viel er een onontploffte bom in de vijver in St. James Park. Aangezien er geen direct gevaar bestond, werd het meer pas op 7 januari 1946 drooggelegd om de bom naar boven te halen. Onze foto uit 1973 laat dezelfde plaats zien. In 1957 werd er een andere brug gebouwd.



stoominstallatie ter beschikking zou zijn. Deze installaties werden zoveel mogelijk gebruikt om waardevolle informatie over de mechanismen te verkrijgen en om het personeel met deze ontstekingen vertrouwd te maken.

Op 2 oktober kwam de stoominstallatie aan en begonnen de werkzaamheden. Eerst werd de bom voorzichtig in een horizontale positie gebracht en werd er een gat geboord in de mantel tussen de twee ontstekingshuizen. Door problemen met de apparatuur konden deze werkzaamheden pas om 17.00 uur worden afgerond, waarna de stoominstallatie werd aangebracht. Alhoewel er ook nog moeilijkheden met de stoomketel moesten worden opgelost, kwam de opgeloste TNT toch uit de bom en om 19.00 uur werd het werk stilgelegd.

De dienstdoende officier, luitenant Jinks, rapporteerde die avond dat hij er zeker van was dat de lading volledig was verwijderd. Rondom de bom lag een grote hoeveelheid opgeloste TNT. Hij kreeg het advies dit nog eens te controleren door een stok in het boorgat te steken alvorens hij de bom zou verplaatsen.

Toen hij de volgende morgen terugkwam, voerde hij die controle uit en kwam tot de ontdekking dat zijn peilstok al na tien centimeter op de lading stootte. Ook legde hij zijn oor op de bom om te luisteren of het tijdmechanisme werkte. Hij hoorde niets. De stoomapparatuur werd weer in werking gesteld en om kwart voor een controleerde Jinks de inhoud van de bom weer met zijn peilstok waarna hij verklaarde dat de lading was verwijderd. Zijn peilstok raakte de onderkant van de bommantel. De stoom werd afgesloten om de bom te laten afkoelen.

Aangezien hij meer mensen nodig had om de bom te verwijderen die nu half onder de opgeloste TNT lag, ging Jinks een paar mannetjes halen. Even later ging hij met twee genisten, Williams en Lewis, het huis binnen dat enige ogenblikken later ontplofte. Van de drie mannen vond men niets meer terug. Van de mannen die buiten stonden werd een aantal tegen de grond geslagen maar de zandzakmuren voorkwamen ernstige verwondingen.

Op de plaats van het huis lag een grote krater die grondig werd doorzocht om de oorzaak van de explosie te kunnen verklaren, maar er blijft meestal niet veel over van een geëxplodeerde bom. De overblijfselen van de bommantel deden vermoeden dat slechts een gedeelte, waarschijnlijk niet

meer dan de helft, van de lading door het stoomprocédé was verwijderd; Jinks was misleid door de hoeveelheid opgeloste TNT, door de stoom gezwollen, die rond en op de bom lag. Men kon niet vaststellen waardoor de bom tot explosie was gekomen. De meest waarschijnlijke oorzaak zou het tijdmechanisme kunnen zijn geweest dat weer in beweging zou zijn gekomen toen de bom in horizontale positie werd gebracht; sindsdien werd ervan uitgegaan dat het niet mogelijk is een klok met het blote oor te horen.

De dood van deze drie mannen in Bexley is typerend voor het soort ongelukken dat overal in het land bij opruimingswerkzaamheden voorkwam. Ondanks het feit dat er vaak weinig bewijsstukken overbleven waardoor de oorzaak van de explosie kon worden bepaald, was hun dood zeker niet te vergeefs. Hun vastberadenheid tijdens de voortdurend gevaarlijke situaties maakte de voortgang in de kennis en het uiteindelijke succes mogelijk. Alleen door het feit dat officieren en manschappen bereid waren dergelijke risico's te aanvaarden, konden er onbeschadigde ontstekingen en ontstekingsmechanismen voor onderzoek beschikbaar komen.

Manor Park, Londen

Op 13 december 1940 werd op het adres Romford Road 590 in Manor Park op een diepte van drieëneenhalve meter een onontploffte bom blootgelegd. De bom was voorzien van een vertragingstijdmechanisme van het type 17 en een type 50 trucontsteking.

Kort nadat de bom was blootgelegd, kwamen kapitein M. F. Blaney en luitenant James ter plaatse. Zij belden op om een stoominstallatie te krijgen die hun werd toegezegd maar die niet arriveerde, omdat de vrachtauto die de uitrusting vervoerde, pech kreeg.

Zij hadden echter twee nieuwe instrumenten tot hun beschikking om tijdontstekingen onschadelijk te maken. Een experimentele versie van de nieuwe magnetische klokstopper en een elektrische stethoscoop. De oude klokstopper oftewel de 'Q-spoel' was een zwaar apparaat, dat er ongeveer uitzag als een kleine haam die werd aangesloten op het elektriciteitsnet en waar men niet minder dan 140 volt door joeg. Het was eigenlijk een elektrische magneet die om de bom werd aangebracht en die door het magnetische veld de tijd klok in de bom stil deed staan. De stethoscoop was een elektrische geluidsversterker, uitgerust

met een koptelefoon waardoor men zelfs het geringste klikje in de bom kon horen. Een verlengsnoer maakte het mogelijk vanaf een veilige afstand te luisteren terwijl men met de bom bezig was. Net als het storingsapparaat voor de tijd klok stond de ontwikkeling van deze stethoscoop nog in de kinderschoenen.

Kapitein Blaney besloot de 'Q-spoel' aan de bom te bevestigen waarna deze voorzichtig zou worden gelicht en naar de Wanstead Flat zou worden overgebracht waar men hem zonder gevaar voor de omliggende huizen te lijf kon gaan. Het was zijn bedoeling de stoominstallatie te gebruiken wanneer die zou zijn aangekomen. In die tijd ging men er nog vanuit dat een ontsteking van dat type na drie of vier dagen niet meer actief was en dus nam hij de beslissing de bom op te laten hijsen.

Toen de hijskabel om de bom werd aangebracht, bleek dat de 'Q-spoel' de takel in de weg zat. Blaney nam de enig mogelijke beslissing en gaf opdracht de bom naar boven te halen zonder de 'Q-spoel', die meteen weer zou worden aangebracht wanneer de bom boven de grond was. Vervolgens werd een takelblok aan het huis vastgemaakt en werd de hijskabel aan de hijsstrop bevestigd. Iedereen hielp met het hijsen totdat de bom verscheen en enkele tientallen centimeters boven het gat heen en weer slingerde. Blaney liep naar voren om de bom tot stilstand te brengen. Op datzelfde moment explodeerde de bom.

Het was wel het allerslechtste moment waarop de bom kon ontploffen. Beide officieren, een sergeant, een korporaal, vijf genisten en een hoofdinspecteur van politie, die aan de overzijde van de weg stond te kijken, werden gedood. Sergeant Fox, die vanuit zijn dekking met de elektrische stethoscoop naar de bom luisterde, werd als door een wonder gespaard. Een paar seconden voor de explosie had sergeant Roberts (die werd gedood) hem gevraagd de koptelefoon even over te nemen — de stethoscoop bleef tijdens het hijsen aan de bom bevestigd — omdat hij van het stilzitten en het aandachtig luisteren koud en stijf was geworden.

Blaney, die bekend stond als een uitnemend vakman en een moedig officier, kreeg postuum het Victoria Kruis. In East Ham werd door de gemeenteraad een straat naar hem genoemd in een nieuwe wijk.

Onder: Onze foto van de onheilsplek. No 590 stond op de open ruimte links van het gebouw dat nu dienst doet als kleuterschool.



DE U-505 BUITGEMAAKT



**'40~'45
TOEN & NU**

Wrakkenberging

Op 12 juni 1940 werd in de dokken van Hamburg de kiel van een nieuwe 'U-boot' gelegd door de 'Deutsche Werft'. Het was geen speciale onderzeeër; het was een boot uit een serie die al operationeel door de Duitsers werd gebruikt en die op allerlei werven werd gebouwd. Het was een grote onderzeeër, bekend als type IX C, ontworpen om gedurende verschillende maanden

den onder oorlogsomstandigheden te opereren zonder op de thuisbasis te hoeven terugkeren. Het schip was binnen een jaar afgebouwd en na een korte testperiode werd het voor operationeel gebruik vrijgegeven.

26 Augustus 1941 was de eerste belangrijke datum voor deze duikboot; op die dag kreeg de boot de naam U-505.

Na de doopplechtigheid kreeg de bemanning van de U-505 een drie dagen durende opleiding waarna de duikboot de eerste opdrachten kreeg: via het Wilhelmskanaal naar de grote marinebasis in Kiel varen waar een periode van intensieve training volgde.

De volgende vier maanden werden gebruikt om de verschillende aspecten van duikbootoperaties en duikbootoorlogsvoering onder de knie te krijgen. Er werden schiet- en torpedo-oefeningen gehouden, duik- en ontsnappingsoperaties en tactische oefeningen gehouden met het 25e Onderzeebootflottielje in Danzig. Elk bemanningslid kende niet alleen zijn eigen taak en verantwoordelijkheid maar moest bovendien het hele gebeuren in de duikboot beheersen omdat het kleinste foutje in een duikboot tijdens een actie fataal kan zijn.

Na een bevoorradingsreis in Stettin maakte de U-505 haar maidentrip – van Kiel naar Lorient bij de Franse kust – waar de laatste hand aan het schip werd gelegd en de oorlogsvoorraden aan boord werden genomen.

De eerste echte oorlogstaak werd door de U-505 tussen 11 februari en 7 mei 1942 uitgevoerd voor de kust van Frans West-Afrika. Tijdens deze operatie bracht de U-505 vier schepen tot zinken met een totaal van 26.000 B.R.T.:

- 5 maart – Engels vrachtschip Benmohr, 6000 B.R.T.
- 6 maart – Engelse tanker (geen naam), 8000 B.R.T.
- 3 april – Amerikaans vrachtschip West Irmo, 6000 B.R.T.
- 4 april – Nederlands vrachtschip Alphacca, 6000

B.R.T.

Van 7 juni tot 25 augustus opereerde de U-505 in het Caraïbische gebied, waar nog eens 14.700 B.R.T. tot zinken werd gebracht:

28 juni – Amerikaans vrachtschip (Robin Hoodtype), 6900 B.R.T.

29 juni – Amerikaans vrachtschip Thomas McKean, 7400 B.R.T.

27 juni – Columbiaans zeilschip Roma, 400 B.R.T.

Hierna keerde de U-505 naar huis terug omdat de commandant ernstig ziek was.

Op 4 oktober was de U-505 weer in actie, nu bij Trinidad. Drie dagen nadat de U-505 op 7 november een onbekend vrachtschip van 5500 B.R.T. tot zinken had gebracht, werd de U-505 vanuit de lucht aangevallen en door een voltreffer zwaar beschadigd. De U-505 keerde terug naar huis.

Vanaf die tijd werd de U-505 door pech achtervolgd. De onderzeeër was zwaar beschadigd en de reparatiewerkzaamheden vergden vele weken. Na vele pogingen om weer zee te kiezen lukte dit ten slotte in juni 1943. De reis was echter maar van korte duur omdat het schip schade opliep door dieptebommen van een Britse destroyer voor de Spaanse kust. Nadat het schip weer was gerepareerd, werd het in oktober in de buurt van de Azoren weer aangevallen en was men gedwongen naar de thuisbasis terug te keren. Er moest een geheel nieuwe elektromotor worden ingebouwd.

De dag voor Kerstmis 1943 koos de U-505 weer zee onder een nieuwe commandant, kapitein Lange.

De laatste reis van de U-505 begon in februari 1944, toen het schip de haven van Brest verliet.

Het laatste gevecht

Medio mei 1944 voer een eenheid van de Amerikaanse marine, groep 22.3, bekend als een onderzeebootbestrijdingseenheid, vanuit Norfolk, Virginia uit om onderzeeërs op te sporen.

De gevechtsgroep stond onder commando van kapitein Daniel V. Gallery van de Amerikaanse marine en bestond uit het escortevaartuig Guadalcanal en vijf destroyers onder commando van commandant F. S. Hall: de Pillsbury, de Pope, de Flaherty, de Chatelain en de Jenks. Hun bestemming was een bekend onderzeebootontmoetingsgebied bij de Canarische Eilanden.

Alhoewel de voornaamste taak van de groep was om vijandelijke onderzeeërs op te sporen en te vernietigen, liep kapitein Gallery al lange tijd met een zeer gewaagd plan rond: een onderzeeër geheel ongeschonden in handen te krijgen. Dit zou voor de Geallieerden van enorme waarde zijn, niet vanwege het schip, maar wel vanwege de schat aan gegevens voor wat betreft uitrusting en documenten die dan zouden kunnen worden buitgemaakt. De normale tactiek bij de duikbootbestrijding was ze zo snel mogelijk tot zinken te brengen met dieptebommen, bommen en pantsergranaten. Maar Gallery redeneerde dat, wanneer hij erin zou kunnen slagen de onderzeeboot naar de oppervlakte te dwingen, het toch mogelijk moest zijn op de een of andere manier een aantal mannen aan boord te krijgen. Bij een eerdere gelegenheid was het al eens gelukt een duikboot onbeschadigd aan de oppervlakte te krijgen waarna die tot zinken was gebracht. Hij besloot zijn eenheid op een dergelijke actie voor te bereiden. Op elk schip werd een overrompelingscommando samengesteld dat de actie oefende; een actie, waarvan slechts weinigen dachten dat die ook werkelijk zou worden uitgevoerd.

Aangekomen bij Freetown, Sierra Leone, wendde de eenheid de steven naar het noorden, richting Casablanca. Ongeveer 250 kilometer voor de Afrikaanse Goudkust stootte zij op de U-505.

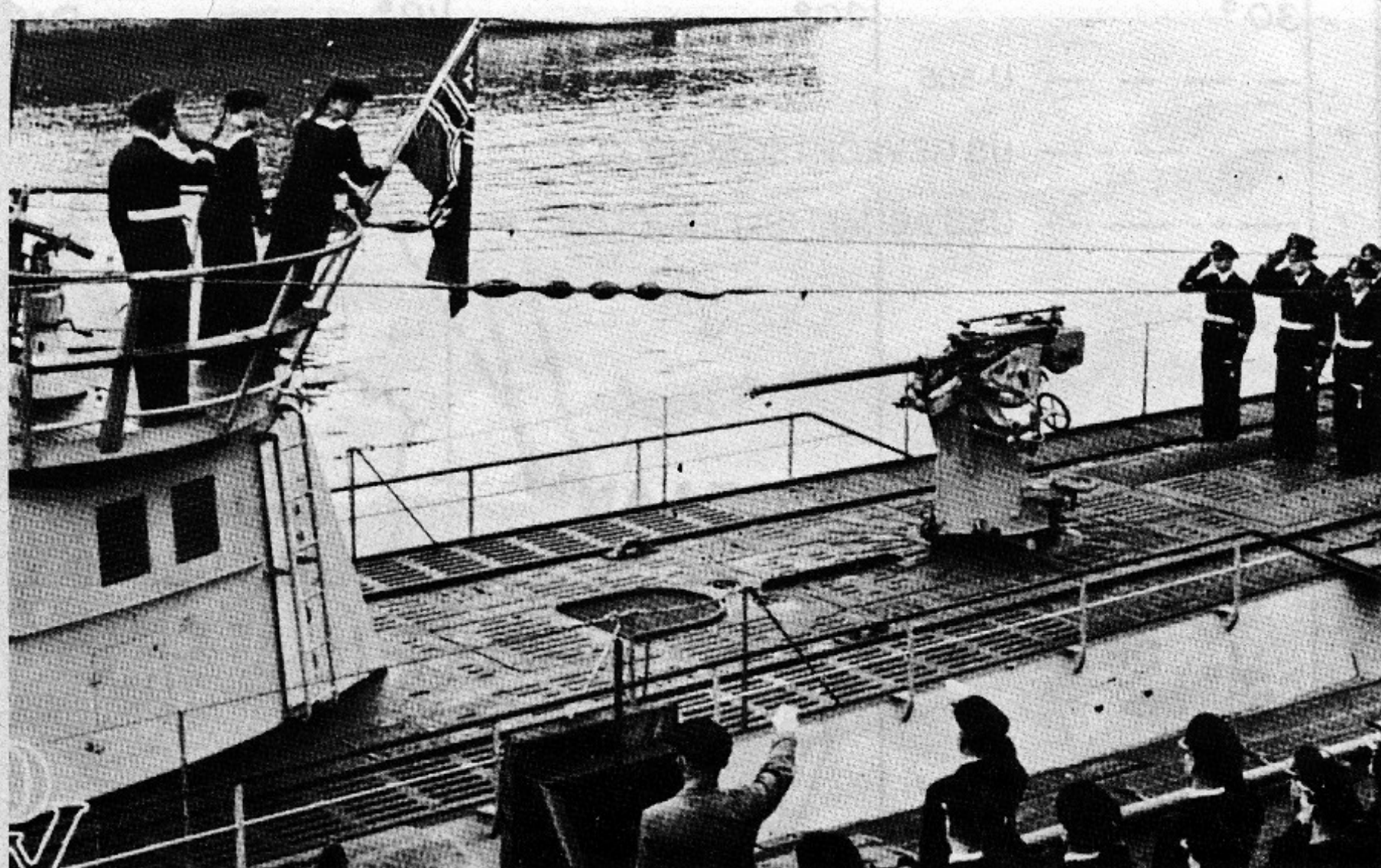
Op zondag 4 juni om 11.09 uur meldde de Chatelain sonarcontact met een voorwerp op ongeveer 800 meter aan stuurboord. Alhoewel de sonar erg gevoelig is en lang niet elke melding een onderzeeboot betekende, draaide de Chatelain onmiddellijk in de richting van dit voorwerp en werd er alarm geslagen.

In de korte tijd die nodig was om het contact definitief als een duikboot te identificeren, was de Chatelain zo dichtbij gekomen dat ze haar dieptebommen niet snel genoeg tot zinken kon brengen om de duikboot te treffen. Ze draaide om, en vuurde daarna pas de dieptebommen af (diepteladingen die voor het schip worden afgevuurd en die bij contact met het object exploderen). Nadat zij een moment het sonarcontact had verloren doordat zij over de onderzeeër heen voer, wendde zij, om een nieuwe serie dieptebommen af te vuren. Toen na de eerste melding van de Chatelain werd bevestigd dat het om een onderzeeër ging, stuurde de Guadalcanal twee 'Wildcat' gevechtsvliegtuigen om de situatie in ogenschouw te nemen; en op het moment dat de Chatelain overhelde tijdens het maken van haar korte bocht, kregen de vliegtuigen de onderzeeër, die onder de oppervlakte voer, in het oog. Zij vuurden met hun mitrailleurs in de zee om de plaats van de duikboot aan te geven.

De Chatelain voer langzaam in de richting van de onderzeeër om de genadeslag toe te brengen. Een volledige serie dieptebommen, afgesteld op een diepte van 20 meter, ontplofte rondom de duikboot in zee. Toen de ontploffingen grote watergeisers omhoog deden spuiten, spreidde zich een grote olievlek uit over het water en de bemanning van de gevechtsvliegtuigen die boven de Chatelain rondcirkelden jubelde: 'Olie. Hij moet naar boven komen.'

Precies zeseneenhalf minuut na de eerste aanval van de Chatelain verscheen de duikboot aan de oppervlakte, een gewonde maar nog steeds vervaarlijke vijand.

Het plan van Gallery om de onderzeeër onbeschadigd in handen te krijgen trad nu in werking. Toen de duikboot op slechts 700 meter van de Chatelain boven water kwam, openden alle schepen het vuur op de onderzeeër. Niet alleen de Chatelain, maar ook de Pillsbury en de Jenks en de twee



Boven: de doopplechtigheid van de U-505 op 26 augustus 1941. Na een toespraak van vice-admiraal Wolf wordt de vlag voor de eerste keer gehesen.

'Wildcat'-vliegtuigen — niet met de bedoeling om de U-505 tot zinken te brengen maar om te voorkomen dat de Duitse bemanning de dekkanonnen zou kunnen bemannen. Daarom waren de wapens niet geladen met pantserpatronen maar met anti-personeelpatronen.

Omdat de commandant van de U-505 in de mening verkeerde dat zijn schip door de dieptebommen zo zwaar beschadigd was dat het zou zinken, was hij naar de oppervlakte gekomen om zijn bemanning te kunnen laten ontsnappen. Terwijl de gedeeltelijk boven water gekomen U-505 met een snelheid van bijna zeven knopen door een vastgelopen roer in een grote rechtse cirkel rondraaide, sprong de bemanning overboord.

Toen de commanderend officier van de Chatelain zag dat de duikboot in zijn richting draaide, vuurde hij één enkele torpedo af om het hoofd te bieden aan wat naar hij dacht een aanval van de onderzeeër was. De torpedo gleed voor de U-505 langs die nu helemaal verlaten leek te zijn. Het 'staakt het vuren' werd gegeven en de overrompelingsgroep van de Pillsbury ging op weg. De Chatelain en de Jenks pikten intussen de drenkelingen van de U-505 op.

Toen luitenant Albert L. David en zijn acht mannen op de nog steeds rondcirkelende onderzeeër klommen, troffen zij slechts één dode man op het dek aan (het enige slachtoffer).

De luitenant en zijn mannen klommen nu snel aan boord via het open luik in de commandotoren.

Een snel onderzoek leerde dat er niemand meer aan boord was. In de controlekamer stond echter water terwijl er nog meer water naar binnen stroomde via een 20 centimeter groot filter. Matroos B. Lukosius vond het bijbehorende deksel vlak bij het filter en bracht het weer op zijn plaats aan. In hun haast om het schip te verlaten was dit het enige luik dat de Duitsers hadden opengezet en dat dan ook nog maar gedeeltelijk.

In de tussentijd, zij wisten immers niet hoelang de onderzeeër nog zou blijven drijven, joegen luitenant David en de andere mannen door de onderzeeër op zoek naar codeboeken en documenten die zij snel naar de bij de onderzeeër afgemeerde motorbarkas brachten.

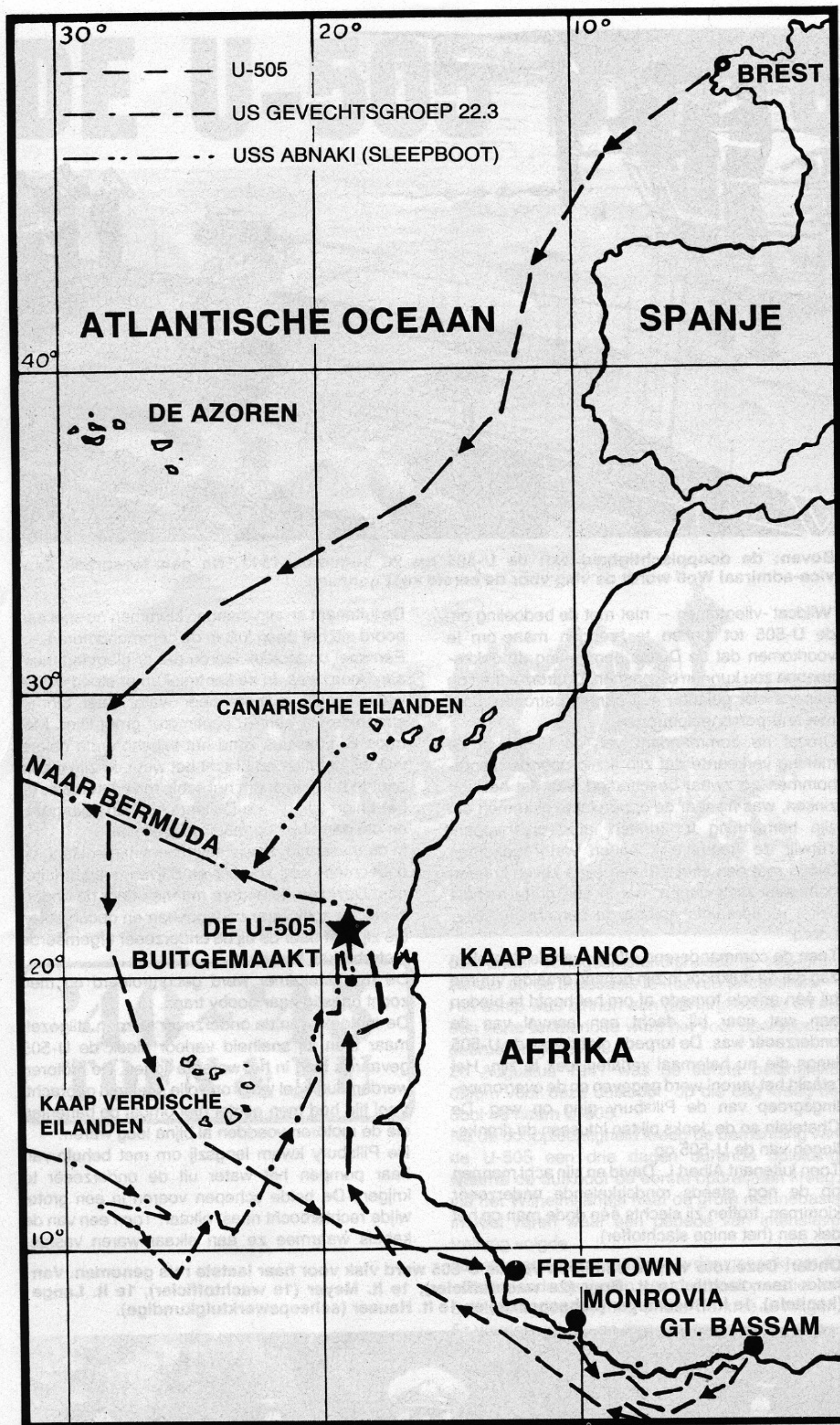
De machinekamer werd gecontroleerd en men zocht haastig naar booby traps.

De motoren van de onderzeeër werden stilgezet, maar toen zij snelheid verloor bleek de U-505 gevaarlijk laag in het water te liggen. De motoren werden dus snel weer op volle snelheid gebracht. Veel tijd had men echter niet omdat de batterijen die de motoren voedden al bijna leeg waren.

De Pillsbury kwam langszij om met behulp van haar pompen het water uit de onderzeeër te krijgen. De beide schepen voeren in een grote, wijde rechterbocht naast elkaar. Toen een van de kabels waarmee ze aan elkaar waren vastge-

Onder: Deze foto van de officieren van de U-505 werd vlak voor haar laatste reis genomen. Van links naar rechts: 1e lt. Bray (2e wachtofficier), 1e lt. Meyer (1e wachtofficier), 1e lt. Lange (kapitein), 1e lt. Rosemeyer (scheepsarts) en 1e lt. Hauser (scheepswerktuigkundige).





maakt, knapte, kraakte het horizontale roer van de duikboot de dunne beplating van de Pillsbury waardoor de twee voorste compartimenten onder water kwamen te staan en de Pillsbury gedwongen werd snel noodreparaties uit te voeren. De overrompelingsgroep van de Guadalcanal, onder commando van Graaf Trosino, was inmiddels ook gearriveerd en de provisorische reddingsmaatregelen werden afgerond. Om de onderzeeër drijvende te houden zou ze moeten worden gesleept; daarom pikte de Guadalcanal een sleeplijn op, waarna de motoren van de U-505 weer werden stilgezet. Een luid gejuich ging op toen de onderzeeër zich langzaam oprichtte naar mate de snelheid van de Guadalcanal opliep. Nadat de gevechtsgroep zich weer had geformeerd en men in de richting van Dakar voer, de dichtstbijzijnde haven die men kon binnenlopen, ontving men orders om naar Bermuda op te

stomen. Dakar was namelijk een verzamelpaats van spionnen en het Duitse Oppercommando zou binnen de kortste keren op de hoogte zijn gekomen van de verovering van de U-505. Om de zaak geheim te houden begon de Guadalcanal aan de reis van 2700 kilometer naar Bermuda met amper voldoende brandstof. Na drie dagen slepen van de nog steeds gedeeltelijk onder water drijvende onderzeeër, nam een marinesleper het werk over en werd de Guadalcanal door de tanker Kennebec van de nodige brandstof voorzien. Op 19 juni werd de U-505 de haven van Port Royal Bay, Bermuda, binnengesleept. Het bleek een van de waardevolste vangsten van de oorlog te zijn. De U-505 gaf namelijk de radiocode prijs die de Duitsers gebruikten bij hun duikbootoperaties.

Tevens werd een aantal nieuw type torpedo's aan boord van de U-505 gevonden, een formidabel wapen in de oorlogsvoering onder water. De hele gevechtsgroep ontving een onderscheiding voor haar moedige actie in open zee bij het buitmaken van een vijandelijk oorlogsschip.

De U-505 wordt naar Chicago overgebracht

Het duurde een jaar voordat deze historische gebeurtenis wereldkundig kon worden gemaakt. Het feit werd namelijk een van de grootste geheimen van de oorlog aangezien de Geallieerden het materiaal en de codes van de U-505 konden gebruiken zolang de Duitsers in de veronderstelling verkeerden dat de U-505 was gezonken.

Om het geheim te bewaren werd de bemanning van de onderzeeër in Bermuda geïnterneerd en moesten de 3000 mannen van de gevechtsgroep van Gallery geheimhouding zweren.

Toen de oorlog was afgelopen, werd het verhaal vrijgegeven.

Enkele maanden lang maakte de U-505 een tournee langs verschillende havens aan de Amerikaanse oostkust als showstuk bij een campagne voor het kopen van oorlogsobligaties en ten slotte werd zij afgemeerd op de marinewerf Portsmouth in New Hampshire om op haar definitieve bestemming te wachten. Het leek er een tijd op dat de U-505 op de schroothoop terecht zou komen of dat zij in open zee tot zinken zou worden gebracht. Toen Chicago echter het hele verhaal hoorde en erachter kwam dat een van haar inwoners het commando had gehad tijdens de actie, informeerde men bij de Marine of de U-505 als een oorlogsgedenkteken naar de stad kon worden overgebracht.

Het overbrengen naar Chicago bleek bijna net zo'n monumentale aangelegenheid te zijn als de verovering zelf.

De toestemming van de regering was vereist om de onderzeeër in bezit te krijgen. Er waren enige honderden inwoners van Chicago nodig om de plannen en de uitvoering van de verhuizing van Portsmouth naar de definitieve bestemming op het terrein van het Museum voor Wetenschap en Industrie in Chicago rond te krijgen. Bovendien moest er door de bevolking en de industrie \$ 250.000 op tafel worden gelegd om het plan te kunnen uitvoeren.

Op 14 mei 1954 begon de U-505 aan haar laatste reis een sleep van 4800 kilometer via het St. Laurens Kanaal en drie van de Grote Meren. De reis duurde ongeveer een maand waarbij in verschillende steden langs de route werd aangelegd.

De U-505 arriveerde op 26 juni in Chicago en werd op een drijvend dok geplaatst voor het laatste stukje van de reis: een stuk van 250 meter over land van het Michiganmeer naar de oostelijke vleugel van het museum.

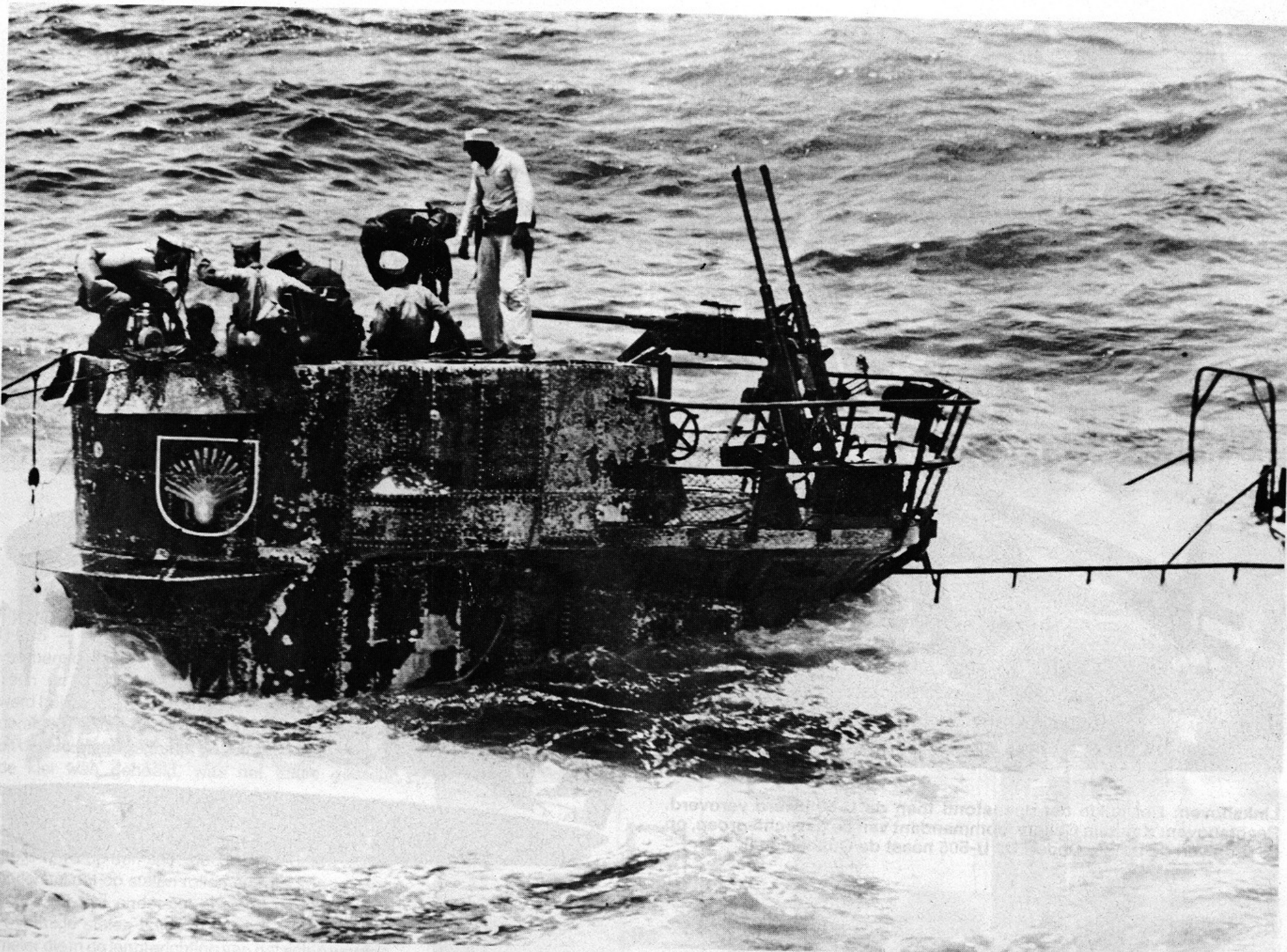
De verplaatsing van de U-505

Een onderzeeër over land te verplaatsen is een hele kluit voor ingenieurs.

Toen het probleem van het verplaatsen van de U-505 van het Michiganmeer naar de permanente ligplaats aan wal bij het museum voor het eerst aan de orde kwam, kwamen er vele voorstellen met betrekking tot de routes en de te gebruiken methoden. Het was eigenlijk geen kwestie van 'hoe' het moest gebeuren, maar meer een zaak van welke methode de meest praktische en economische was.

In deze fase kwam een gepensioneerde ingenieur uit Chicago, Seth. M. Godder, die meer dan veertig jaar betrokken was geweest bij het verplaatsen van gebouwen en grote voorwerpen, met de suggestie dat de U-505 op dezelfde manier als een groot huis zou kunnen worden verplaatst op rollers.

De U-505 woog meer dan 1000 ton en was 76 meter lang en bijna 7 meter breed; een erg groot en ongebruikelijk soort huis van drie verdiepingen hoog.



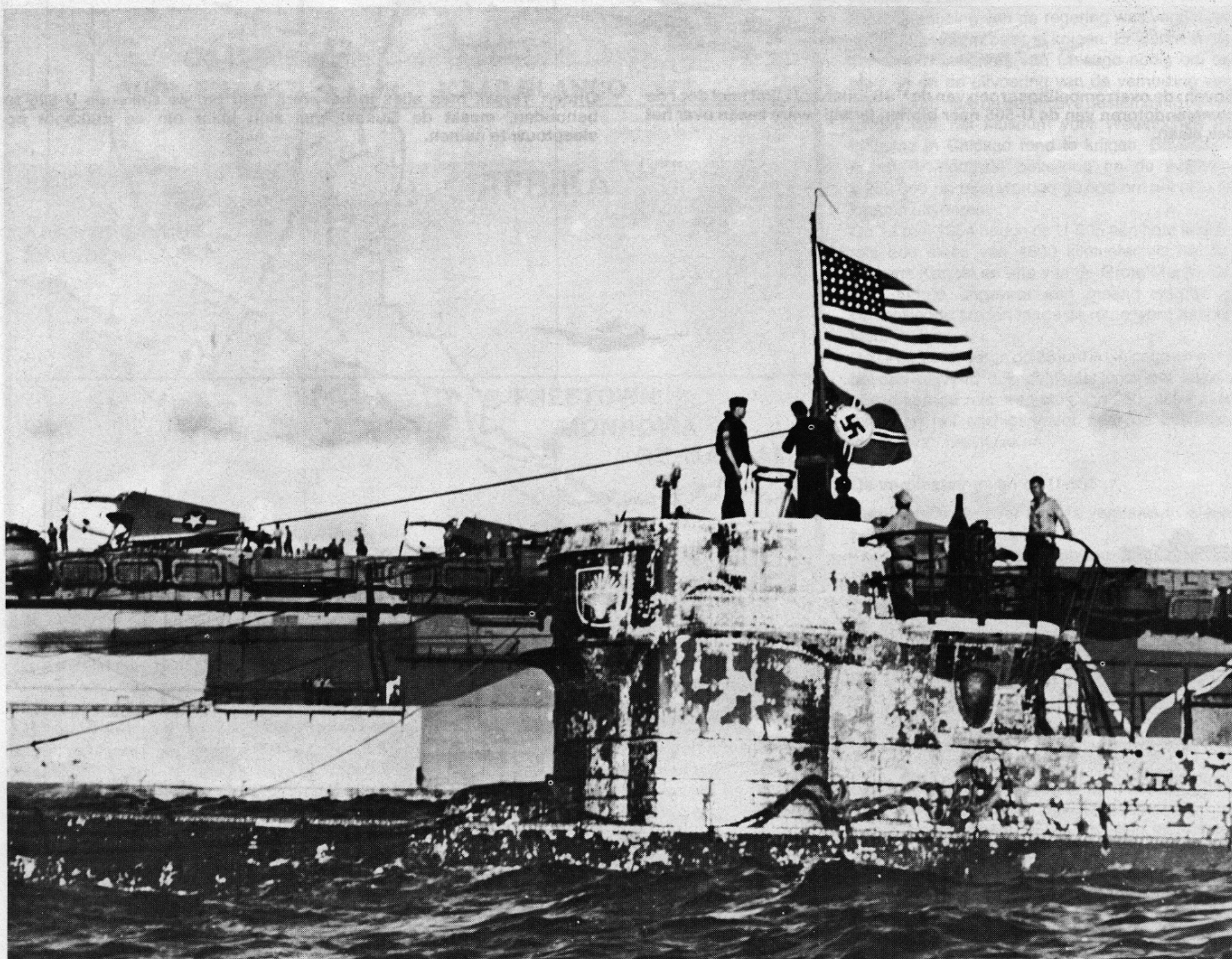
Boven: de overrompelingsgroep van de USS Pillsbury klimt snel door de commandotoren van de U-505 naar binnen terwijl zware zeeën over het dek slaan.

Onder: Terwijl men alles in het werk stelt om de zinkende U-505 te behouden, maakt de Guadalcanal zich klaar om de duikboot op sleeptouw te nemen.





Linksboven: Het luikje dat openstond toen de U-505 werd veroverd. Rechtsboven: Kapitein Gallery, commandant van de gevechtsgroep, op de brug van de U-505. Onder: De U-505 naast de Guadalcanal.





Boven: Blusboten verwelkomen de U-505 aan de monding van de rivier Chicago.

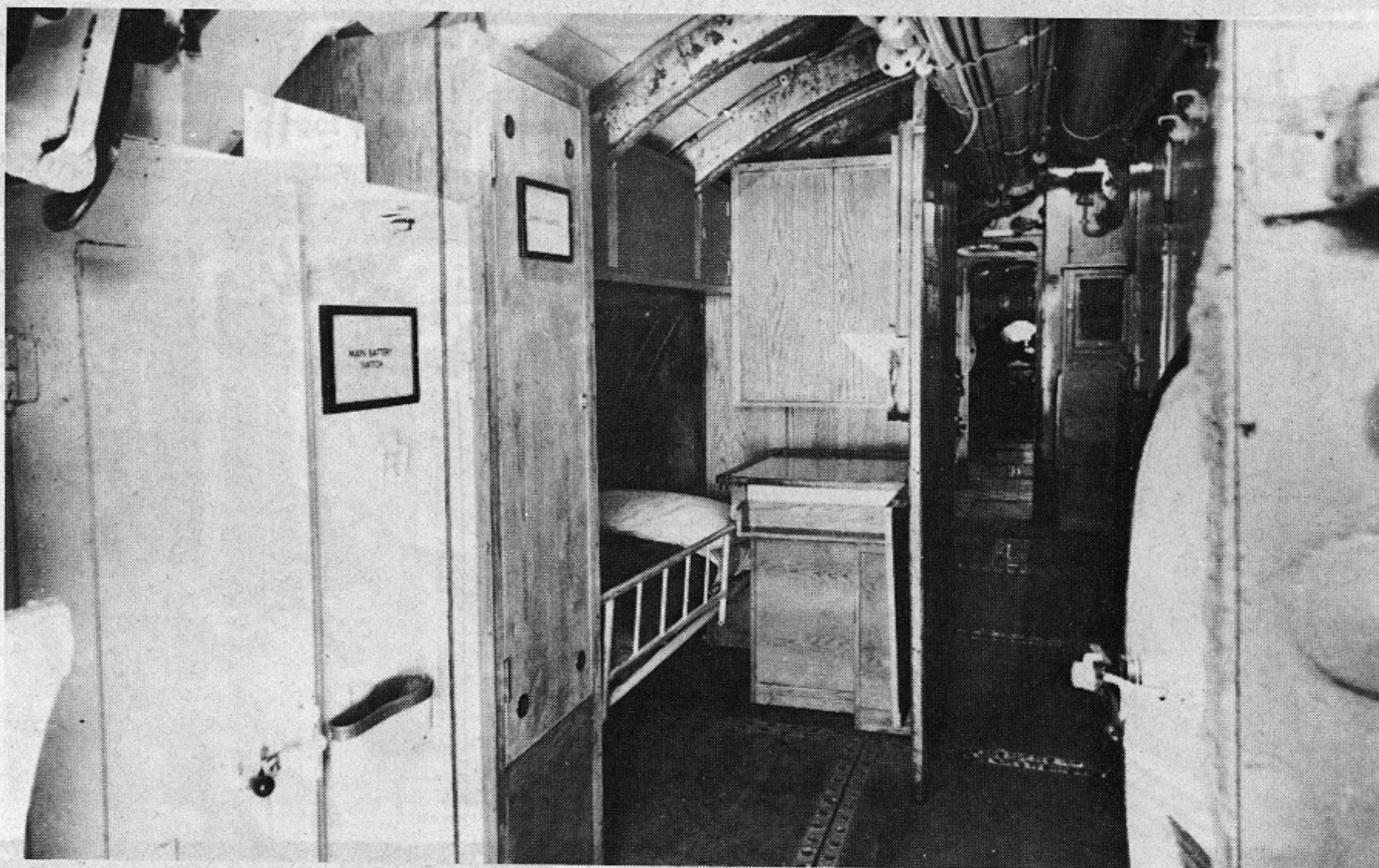
Onder zijn leiding werd de laatste reis van de U-505 — een trip van 250 meter over land — voorbereid.

Toen de U-505 in Chicago was aangekomen, werd het schip in een droogdok klaargemaakt voor de sleep. Nadat er bijna 30.000 gallon brandstof uit de tanks was gepompt en 96 ton ballastijzer van de kiel was gehaald, was het totale gewicht teruggebracht tot ongeveer 840 ton.

De volgende stap was het plaatsen van de U-505 in een drijvend droogdok waar de boot gemonteerd werd op een speciaal geconstrueerd stalen onderstel dat op stalen rollen en rails kon worden verplaatst. Dit onderstel bestond uit twee grote H-vormige stalen balken met een lengte van 40 meter die in de lengterichting van het schip werden gemonteerd en die werden versterkt met 21 stalen dwarsbalken van viereneenhalve meter breed. Dit geheel werd verstevigd met stalen bouten en lasconstructies.

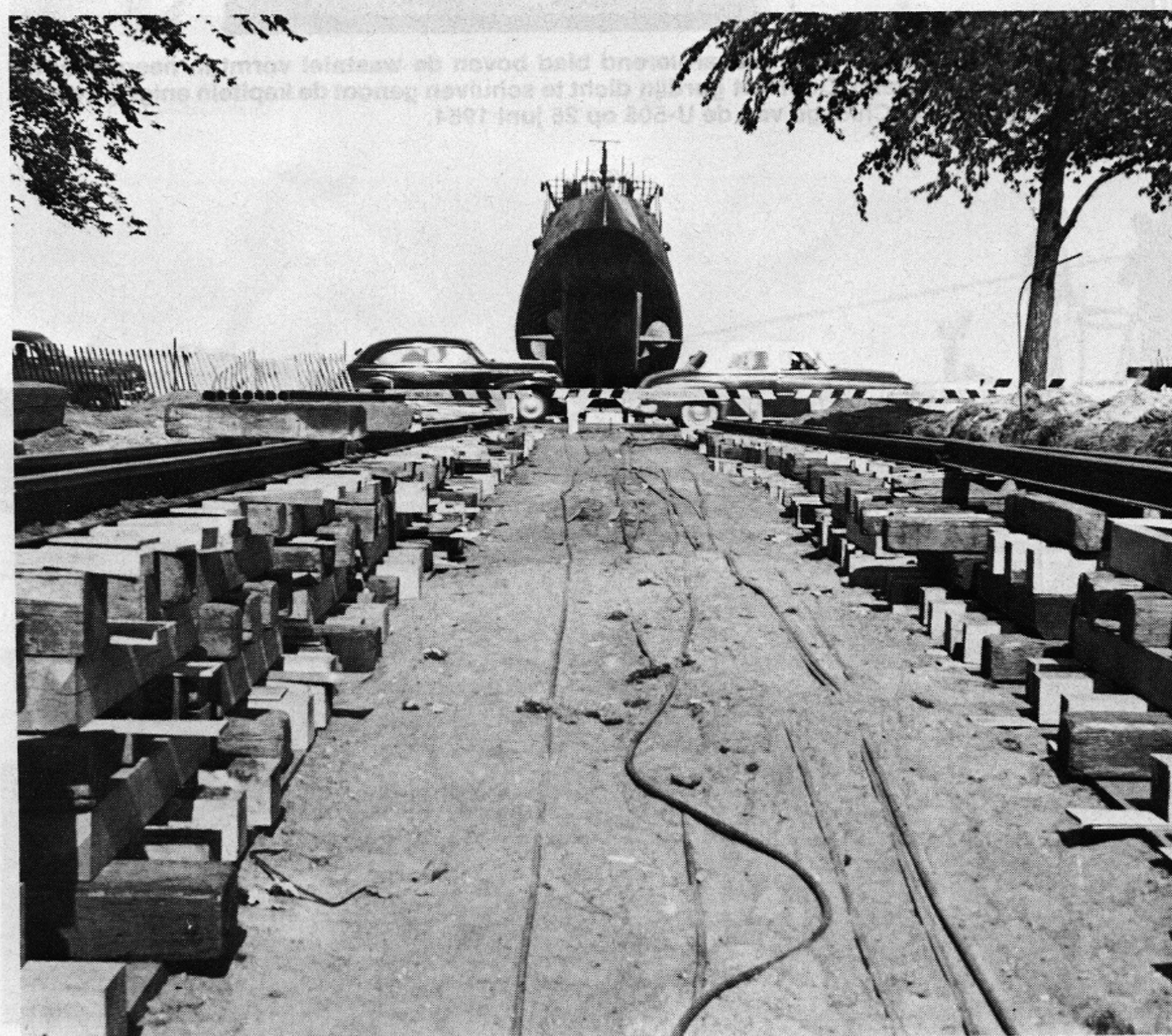
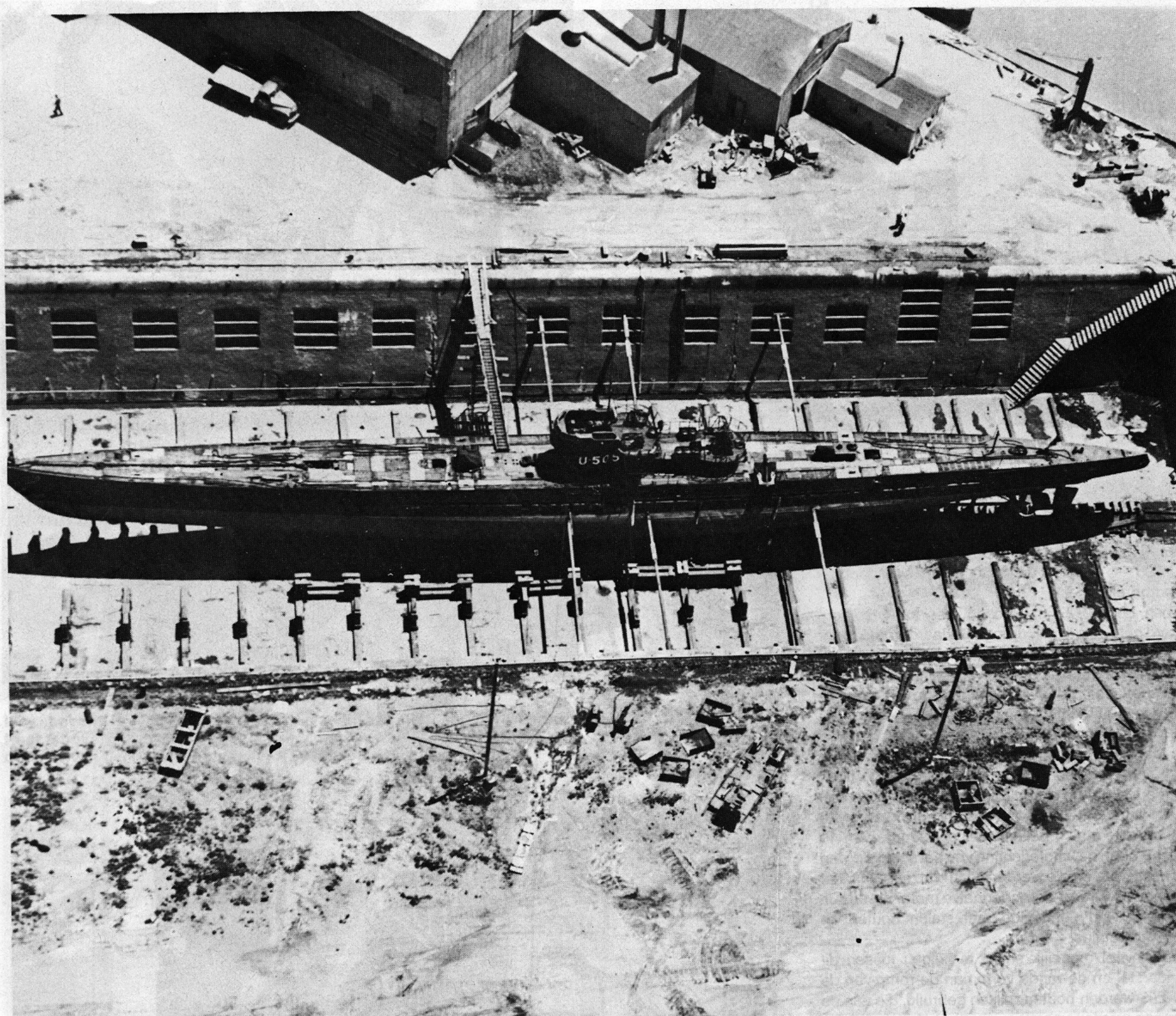
Om zoveel mogelijk steun te krijgen tussen dit onderstel en de ronde vorm van de romp van de U-505 werden houten balken gebruikt, die aan de toppen werden voorzien van een betonnen mal in de vorm van de romp. Op deze manier werd het gewicht van de onderzeeër gelijkmatig over het hele onderstel verdeeld.

Terwijl men hieraan bezig was, werd ook de



Boven: Het kapiteinsverblijf. Een scharnierend blad boven de wastafel vormt in neergeklapte toestand een schrijfbureau. Door het gordijn dicht te schuiven genoot de kapitein enige privacy. Onder: De aankomst in Chicago van de U-505 op 26 juni 1954.





Boven: De U-505 in het droogdok in afwachting van de tocht over land. Links: De onderzeeër klaar voor de oversteek van de autoweg.

laatste ligplaats van de U-505 ten oosten van het museum gereedgemaakt. Er werd een speciale pier van 15 meter in het meer gebouwd. Daarna werd een geul van ongeveer 100 meter lengte en een diepte van 3 meter in het meer gebaggerd voor het drijvende droogdok met de onderzeeër. Vervolgens werden vier stalen rails op een fundament van grote houten balken gelegd vanaf de rand van het strand tot op het einde van de pier om het eerste sprongetje van de U-505 mogelijk te maken.

De operatie begon op vrijdag 13 augustus. Het droogdok werd voorzichtig in positie gemaaneuvreerd door een aantal sleepboten en toen alles in orde was liet men het droogdok zinken tot het stalen onderstel, dat ook op rails stond, op gelijke hoogte was met de rails op het vasteland. Het meest kritieke moment kwam toen de U-505 aan land werd getrokken en het verschoven gewicht op het droogdok moest worden gecompenseerd. Dit bereikte men door de tanks van het droogdok met water te vullen naarmate het gewicht van de U-505 minder werd doordat haar gewicht op de pier kwam te rusten. Dit kwam neer op 23 ton water voor elke meter dat de onderzeeër vooruitschoof.

Vele ingewikkelde calculaties waren voorafgegaan aan deze operatie maar slechts weinigen van de 15.000 mensen die die avond de U-505 aan land zagen komen, waren zich bewust van de vele gecompliceerde problemen die men bij de

operatie had moeten oplossen. De onderzeeër werd centimeter voor centimeter aan land getrokken door een grote lier en vier kabels.

Toen de U-505 eenmaal veilig aan land was, moest zij ongeveer een meter worden opgekrikt om een van Chicago's drukste autowegen, de 'outer drive' over te steken. Dit opkrikken gebeurde met 42 mechanische vijzels.

Op vrijdagavond 3 september was de U-505 gereed om de autoweg over te steken. Om 19 uur werd het verkeer stilgelegd en schoof het monster centimeter voor centimeter onder grote belangstelling de weg over. Om middernacht was de duikboot voor de helft overgestoken terwijl de autoweg om 04.15 uur weer kon worden vrijgegeven.

Na een aantal gelijksoortige operaties werd de U-505, met de achtersteven naar voren, diagonaal tot vlak bij het museum getrokken. Om het schip nu parallel aan het museum met de boeg naar het noorden gericht te krijgen, moest het 67 graden worden gedraaid.

Dit gebeurde met behulp van een draaipunt midden onder de onderzeeër op het middelste gedeelte van het permanente fundament. De operatie werd weer uitgevoerd met rails onder de onderzeeër terwijl men onder een rechte hoek de boeg op zijn plaats trok.

Toen de onderzeeër ten slotte op zijn plaats lag, werd hij langzaam op zijn fundamenten neergelaten. Het fundament bestond uit drie betonnen 'zadels' van 4.80 meter bij 5.40 meter. Het bijzondere van dit geheel was dat de onderzeeër alleen op het middelste 'zadel' werd vastgemaakt. Op dit 'zadel' rustte een derde van het gewicht van de U-505.

De andere 'zadels', aan de beide uiteinden, droegen ook een derde van het gewicht, maar hier rustte het gewicht op 40 stalen kogels van 20 centimeter, die op hun beurt weer waren ingebed in een rails op deze 'zadels'.

Wel vreemd voor een onderzeeër dat twee derde van zijn gewicht op rolletjes rust. De reden zal echter duidelijk zijn; door de temperatuurverschillen kan staal inkrimpen en uitzetten. Dit kan wel 6 centimeter schelen en de kogellagers onder de beide uiteinden vangen deze bewegingen op die anders onherroepelijk tot ontwrichting van de 'zadels' zouden leiden.

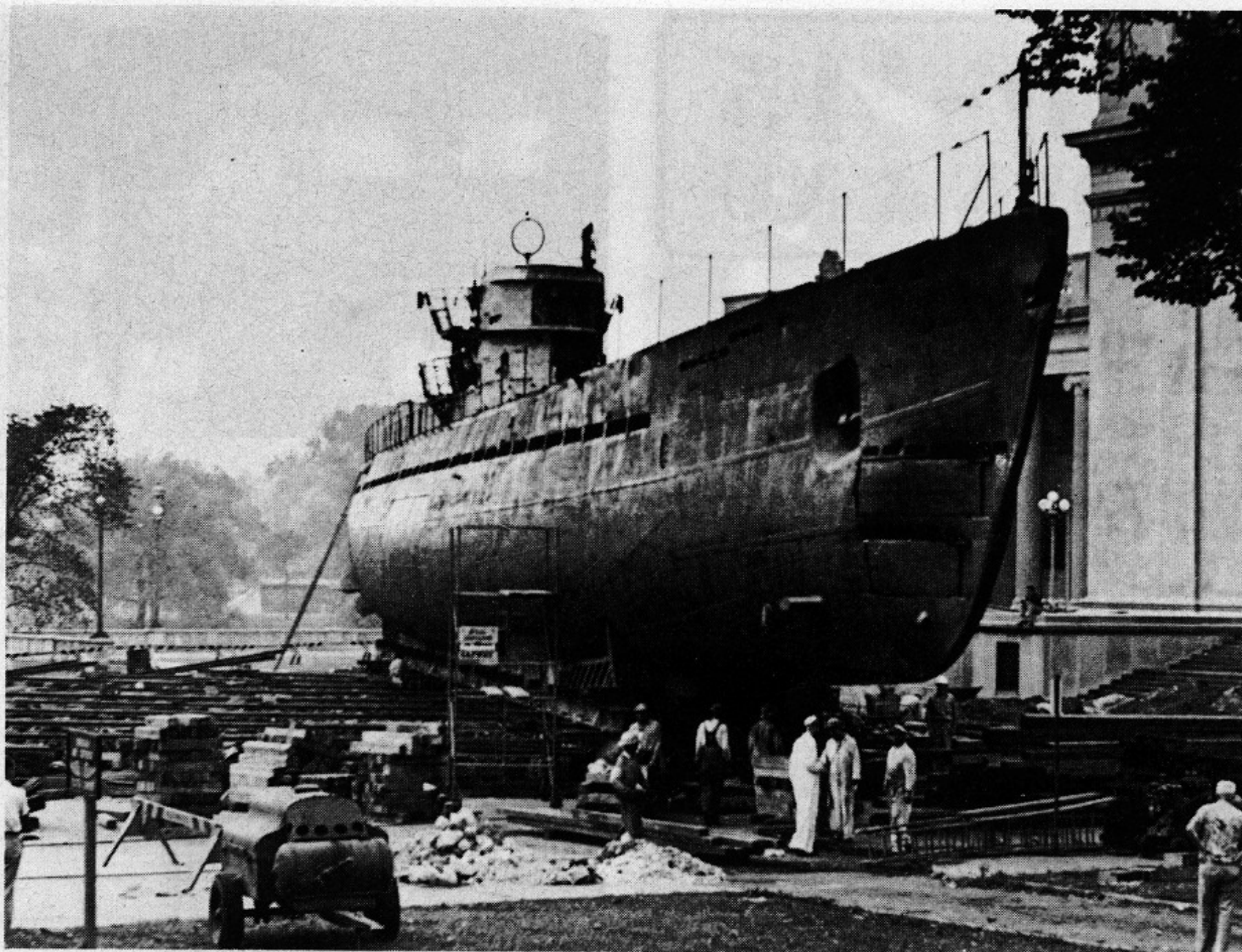
Hierna werden er betonnen steunpilaren links en rechts van het schip gebouwd om te voorkomen dat de U-505 zou kunnen kantelen. Ook de uiteinden van deze steunpilaren werden voorzien van grijpunten om enige beweging van het schip mogelijk te maken.

In de laatste fase van het opleggen van de U-505 werd het stalen onderstel dat het transport mogelijk had gemaakt, onder de onderzeeër weggehaald.

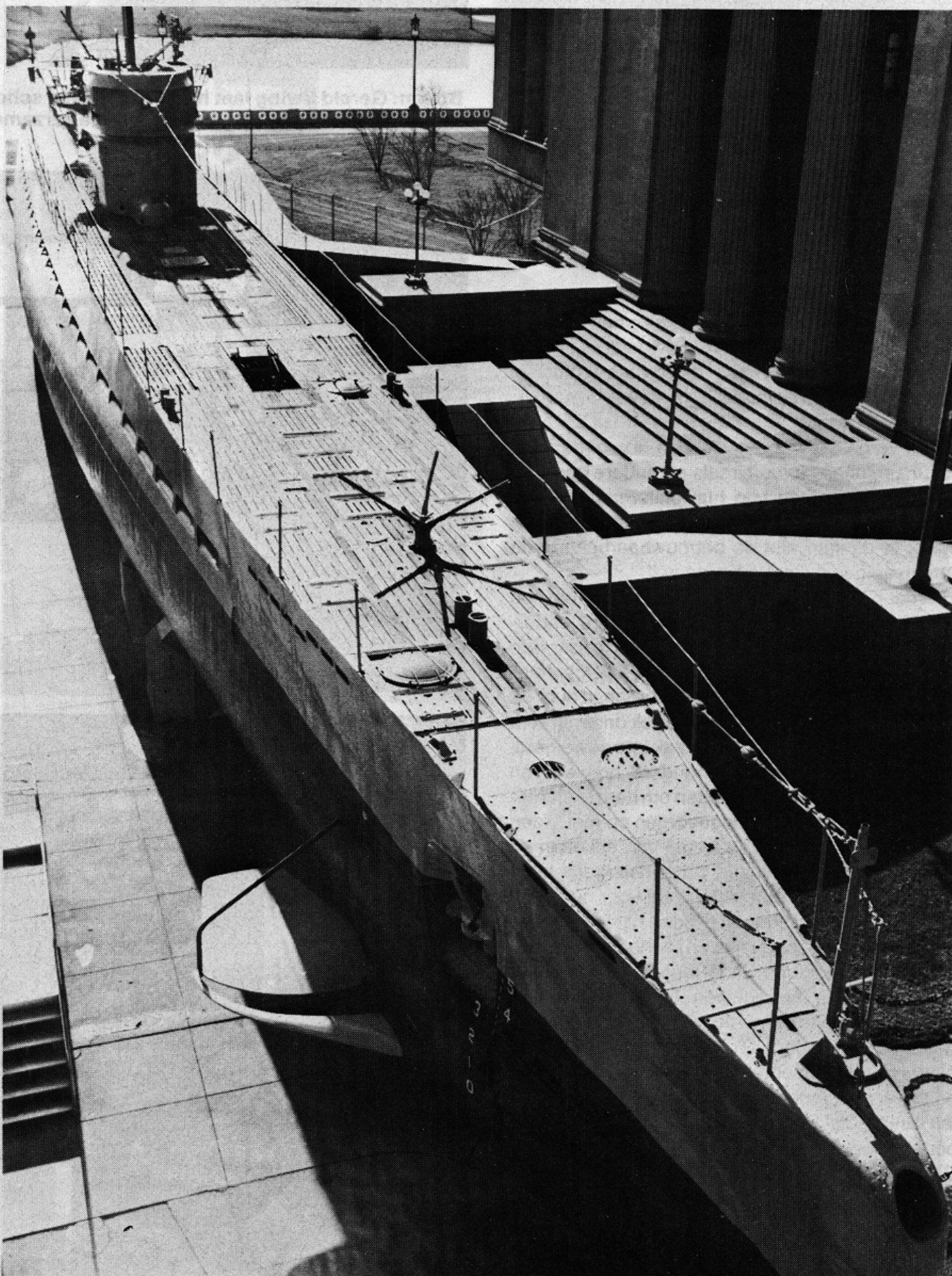
Op 25 september 1954 werd de U-505 formeel in gebruik genomen als een gedenkteken voor de 55.000 Amerikanen die in twee wereldoorlogen het leven op zee lieten.

Een menigte van 15.000 mensen was getuige van de kleurrijke ceremonie, die werd geopend met een aantal saluutschoten van 17 kanonnen en het aan dek 'fluiten' van admiraal William F. Halsey, een beroemde commandant uit de Tweede Wereldoorlog, die de gedenkrede uitsprak.

Wanneer men in de buurt van Chicago is, moet men de U-505 bezoeken. Met een typisch Amerikaanse grondigheid zijn er twee ingangen in de romp van de onderzeeër gemaakt en kan men vanuit het museum door een overdekte gang regelrecht de duikboot in lopen. Het luik dat openstond toen de onderzeeër buit werd gemaakt, kan men zien en in het museumgebouw worden films vertoond van de actie rondom de U-505, waarin men de verovering kan zien en hoe men aan boord van een Duitse onderzeeër leefde (bijv. 1½ tot 4 Mark extra soldij per dag wanneer de onderzeeër onder water voer). Ook kan men allerlei souvenirs kopen die allemaal voorzien zijn van het stempel U-505.



Boven: De laatste ligplaats voor het museum. Onder: De U-505 tegenwoordig. Overdekte ingangen geven direct vanuit het museum toegang tot de onderzeeër.



'40~'45 TOEN & NU

Verzamelingen

Herinneringen aan grote mannen

Een van de meest ongebruikelijke verzamelingen van militaire distinctieven in Engeland is in handen van Gerald Ewing, die in Londen woont.

Gerald, die als wapensmid bij de R.A.F. diende, bezit een uitgebreide collectie. Alhoewel hij vijftien jaar geleden al met verzamelen begon, startte hij pas in 1967 met, zoals hij het zelf noemt, zijn militaire VIP-verzameling.

De verzameling ontstond toen Gerald zich verdiepte in de verrichtingen van de grote militaire leiders. Hij kwam op het idee een militaire verzameling aan te leggen van niet zo maar badges of insignes, maar van onderscheidingstekens die tijdens de oorlog door beroemde militairen werden gedragen.

Hij heeft nu in totaal meer dan 800 voorwerpen, baretten, petten, insignes, epauletten en knopen, die hij heeft gekregen van militaire leiders uit heel de wereld. Elk voorwerp draagt een officieel karakter door een persoonlijke brief van de schenker.

Het is verbazingwekkend te zien hoe generaals, veldmaarschalken, admiraals en andere opperofficieren voorwerpen van hun uniformen voor de verzameling hebben geschonken; dit is voornamelijk te danken aan de betrouwbaarheid en de serieusheid van Gerald Ewing zelf.

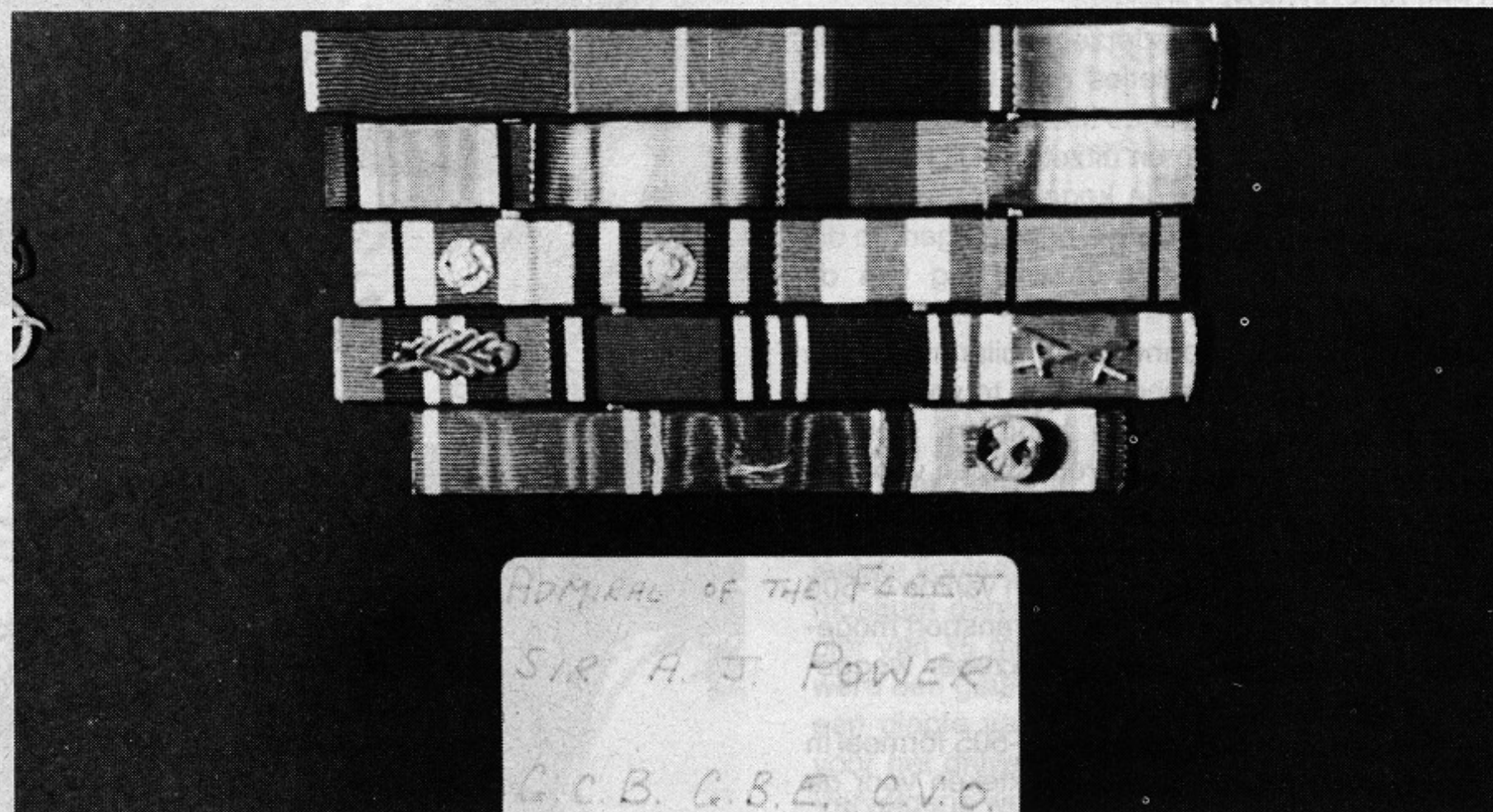
Voordat hij een speciale officier benadert (die nog actief in dienst of gepensioneerd mag zijn), onderzoekt hij zorgvuldig de achtergrond en de carrière van zijn 'slachtoffer'. Daarna schrijft hij eigenhandig een brief. Veel officieren zijn verbaasd over de kennis waarmee Gerald zijn verzoek onderstreept en daardoor is hem nog niet vaak iets geweigerd. Verder heeft hij nog tweehonderd brieven van officieren die niets meer hadden om hem te sturen. De hele verzameling is opgeborgen op met groen laken beklede borden, voorzien van etiketten en wanneer Gerald zijn hele verzameling wil laten zien, heeft hij daar een kleine zaal voor nodig.

Van de Britse strijdkrachten heeft hij voorwerpen van twintig veldmaarschalken, tweeëndertig dragers van het Victoria Kruis, negen commodores van de R.A.F. en achttien admiraals van de marine. Een aantal namen: Montgomery, Haig, O'Connor, Tedder, Trenchard, Mountbatten, Alexander, Townsend, Vian en Keyes, om er maar een paar te noemen. Hij bezit zelfs een knoop van Ian Smith, de Rhodesische president, die in de oorlog piloot was.

Gerald hoopt dat hij op zekere dag een permanente ruimte voor zijn verzameling vindt en wanneer u als lezer geïnteresseerd mocht zijn wanneer u in Engeland bent, dan zal Gerald Ewing u gaarne ontvangen.



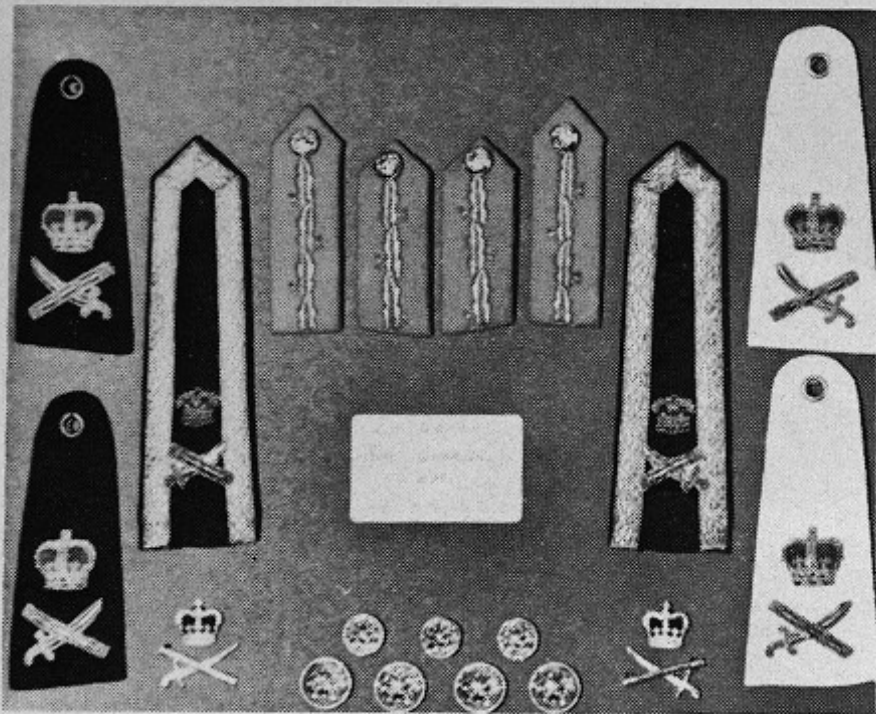
Boven: Gerald Ewing laat hier de steek van schout-bij-nacht Sir William A. Bishop zien. Midden en onder: Voorbeelden van de uitgebreide verzameling onderscheidingen en distinctieven van grote commandanten.



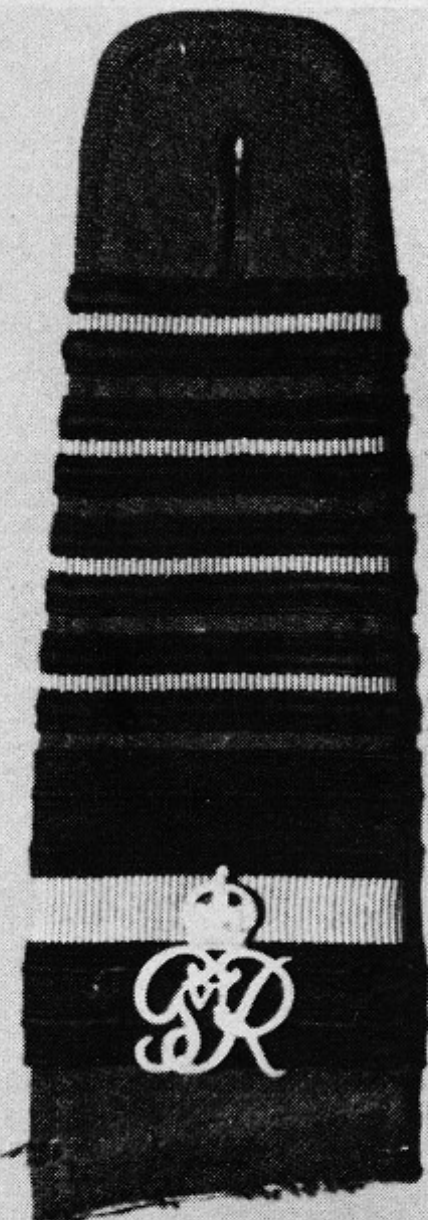
Onder: Een schouderstuk van de commandant van de troepen in Europa Sir Arthur Tedder is Gerald bijzonder dierbaar; het is dan ook goed beveiligd.



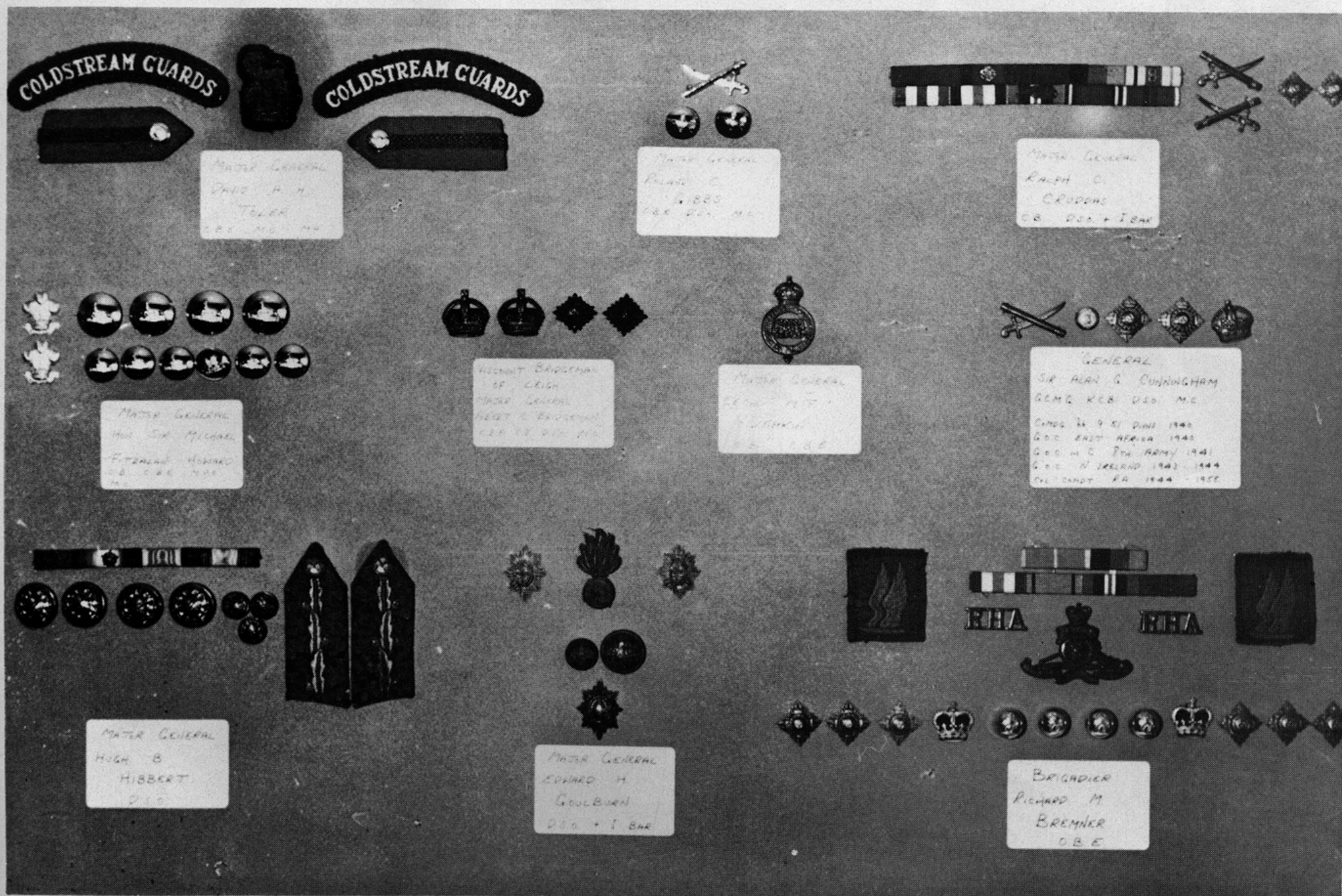
LORD TEDDER
MARSHAL OF THE
ROYAL AIR FORCE
SIR ARTHUR WILLIAM
TEDDER
G. C. B.



Onder: Schouderstuk gekregen van commodore Sir John Slessor.



Boven: Een ongewoon stuk, een mouw van het uniform van commodore Sir Thomas G. Pike met schouderstukken, wings en onderscheidingen.



Nummer 4: De slag in de Ardennen



1944

1976



Verschiijnt over drie maanden